

運輸安全マネジメント制度の現況について

(平成21年10月～平成22年9月)

平成22年12月

国土交通省 大臣官房 運輸安全監理官

目 次

1	はじめに	1
2	「運輸安全マネジメント制度」の概要と取組状況	3
2. 1	「運輸安全マネジメント制度」の概要	3
2. 2	「運輸安全マネジメント制度」に係る取組状況	4
2. 3	運輸安全マネジメント評価の実施に係る基本方針 の策定について	8
2. 4	ガイドラインの策定について	12
3	運輸安全マネジメント評価の実施状況	15
3. 1	評価実施回数	15
3. 2	評価結果	16
4	運輸安全マネジメント評価を受けた事業者の皆様の声	23
4. 1	評価実施事業者に対するアンケート調査集計結果	23
4. 2	評価に対するご意見、ご要望等	26
5	運輸安全マネジメント制度に詳しい有識者の声	27
6	運輸安全マネジメント制度の更なる充実・強化に向けて	31
7	学識経験者からのヒューマンエラー・マネジメント活動の紹介	33
8	参考資料	42
8. 1	運輸安全マネジメント制度の歩み	42
8. 2	運輸安全マネジメント評価実施事業者一覧	46
8. 3	運輸安全情報の提供に関する取組	51
8. 4	運輸安全取組事例集	52
8. 5	運輸安全マネジメント評価に関するアンケート 調査票（サンプル）	110
8. 6	運輸安全マネジメント評価に関するアンケート 集計結果一覧	116

1 はじめに

輸送の安全の確保は、運輸事業の根幹であり、最も基本的なサービスであるとともに、公共交通機関においては国民の信頼の根本を成すものであります。

国土交通省では、平成17年に発生した運輸事業におけるヒューマンエラーを起因とする事故・トラブルを契機に、陸・海・空の輸送モード横断的に事業者自らがトップから現場まで一丸となり、安全管理体制を自主的に構築するとともに組織内部における安全意識の浸透・安全風土を形成することを目的とした運輸安全マネジメント制度を平成18年10月から導入しました。

本制度により、従来から実施されている保安監査に加え、いわば車の両輪として、運輸事業者の輸送の安全性の向上を図っており、平成22年10月で制度導入4周年となりました。

運輸安全マネジメント評価の実施を通じて、これまで多くの運輸事業者における運輸安全マネジメント制度の理解とその取組が進んできていることが確認できており、また、運輸安全マネジメント評価を受けた多くの運輸事業者より本制度の有効性を評価していただいております。

更に、平成22年3月に、これまでの評価の実績、制度に関する各種調査研究で得た知見等を踏まえ、運輸審議会運輸安全確保部会の審議を経て、平成18年4月に策定した「安全管理規程に係るガイドライン」を見直し、あらたに「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」を策定したところであります。

国土交通省では、今後とも、運輸業界への本制度の一層の浸透・定着を図るとともに、中小事業者への制度定着、運輸安全情報の発信の充実、運輸安全マネジメント評価の質の向上等の各種課題に取り組み、運輸事業の総合的な安全対策の推進に寄与していく所存であります。

加えて、当該評価に関する活動を通じて、運輸事業者の皆様とともに安全に向けた取組を強化し、もって国民の皆様への安全・安心の輸送サービスの提供・確立を図っていきたいと考えています。

運輸事業の安全の推進に従事されている皆様におかれましては、引き続き、運輸安全行政、そして運輸業界全体の安全性の向上に向け、より一層のご理解・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

国土交通省大臣官房
運輸安全監理官
最勝寺 潔

2 「運輸安全マネジメント制度」の概要と取組状況

2.1 「運輸安全マネジメント制度」の概要

輸送の安全の確保は、運輸事業の根幹ですが、平成17年にはヒューマンエラーに起因する事故やトラブルが相次いで発生したことから、従来からの安全規制に加え、経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制を構築・改善することを目的とした運輸安全マネジメント制度が平成18年10月から導入されました。

運輸安全マネジメント制度においては、運輸事業者自らが、経営トップの主導のもと、いわゆる「PDCA サイクル」の考え方を取り入れた形で安全管理体制を構築し、その継続的改善の取組を行うことが求められています。

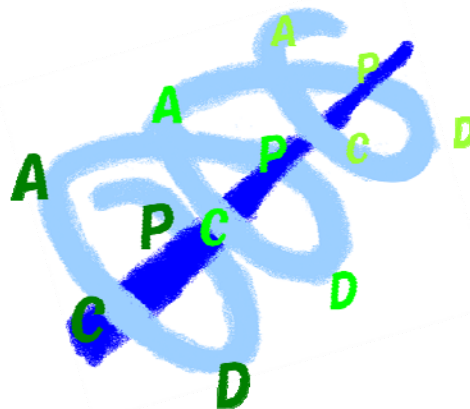
国土交通省においては、経営トップや安全統括管理者等の経営管理部門から、安全管理体制の取組状況等について直接インタビューを行い、関係する書類を確認します。



運輸安全マネジメント評価の様子

保安監査のような処分につながるような性格ではなく、運輸事業者の自主的な取組を尊重し、「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」等に基づき、運輸事業者の安全確保に資する取組の評価やその取組をより一層向上させるための改善方策について助言を行います。

運輸安全マネジメント制度は、保安監査と車の両輪となって実施することにより、運輸のより一層の安全の確保を目指しています。



PDCA サイクルの継続的改善のイメージ

2. 2 「運輸安全マネジメント制度」に係る取組状況

平成 21 年 10 月から平成 22 年 9 月までの 1 年間、国土交通省では、運輸安全マネジメント制度の推進に向け、様々な取組を行ってきました。以下、その概要をご紹介します。

(1) 運輸安全マネジメント評価の継続的实施

平成 22 年 9 月までの 1 年間に延べ 1, 238 社の運輸安全マネジメント評価を実施しました。(これら運輸安全マネジメント評価の実施状況は「3 運輸安全マネジメント評価の実施状況」において後述します。)

国土交通省大臣官房運輸安全監理官室(以下「運輸安全監理官室」といいます。)では、平成 21 年 10 月から大手の運輸事業者を対象として、4 回目の運輸安全マネジメント評価を開始しています。

また、各地方運輸局等においても、各地方運輸局管内に所在する運輸事業者を対象として、1 回目及び 2 回目の運輸安全マネジメント評価を実施しています。

(2) 運輸安全マネジメント評価の実施に係る基本方針及び運輸安全ガイドラインの見直し

制度導入から 3 年あまりが経過し、運輸事業者の安全管理に対する取組の進捗状況等を踏まえ、平成 22 年 3 月に、運輸審議会の諮問、答申を経て、基本方針を改定するとともに、平成 18 年 4 月に策定した「安全管理規程に係るガイドライン」を見直し、平成 22 年 3 月、新たに「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」を策定しました。

なお、これらの概要は後述します。(2.3、2.4 を参照)

(3) 小規模事業者への対応

平成 21 年 6 月に、無軌条電車事業者、鋼索鉄道事業者、索道事業者及び小規模海運事業者(以下「小規模事業者」といいます。)がより効果的に安全管理に取り組むことができるよう、運輸審議会安全確保部会の審議を経て、「安全管理規程に係るガイドライン」に代わるものとして「鋼索鉄道・索道事業者等における安全管理の進め方」及び「小規模海運事業者における安全管理の進め方」(以下「小規模事業者用ガイドライン」といいます。)を策定・公表しました。

これらのガイドラインを有効に活用し、評価対象の全事業者に対して、

本制度の一層の浸透・定着を図り、小規模事業者の規模・実態を鑑みつつ、早期に1回目の評価が完了できるよう、効率的な方法での評価の実施に努めています。

(4) 運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着に向けた事業者支援

本制度は、事業者自らが本制度のコンセプトを理解し、納得し、安全性の向上に向け高い意識を持って積極的に取り組むことで、初めて輸送の安全性の向上が図られるものです。

これまで実施した運輸安全マネジメント評価では、事業者における安全管理体制の構築・改善に向けた取組について、マネジメントシステムの観点から、更なる向上・発展が望まれるものが多く見受けられました。

その一方で、事業者から国土交通省に対して、シンポジウム、セミナー等の積極的な開催や他事業者の取組事例の周知・紹介等、事業者を支援するツールを提供してほしいという意見・要望が寄せられています。

このため、運輸安全監理官室では、輸送の安全確保のための取組に係る事業者への支援のため、以下の取組を実施しました。

- ① 平成21年12月、国土交通省主催により「運輸事業の安全に関するシンポジウム2010」を東京で開催し、各運輸事業者の経営幹部をはじめとする約1,100名の運輸事業者等の方々が聴講されました。



H21.11.26 運輸安全シンポジウム全体風景

- ② 平成 20 年 8 月から、安全管理体制を構築・改善するうえで必要となる実務担当者等の方々の知識を深めていただくため、「運輸事業者における安全管理の進め方に係るガイドライン」、「内部監査」、「リスク管理」をメニューとする少人数制の運輸安全セミナーを毎月、国土交通省内で開催しています。

また、平成 21 年からは、各地方運輸局においてもこれらのセミナーを開催しています。

- ③ 平成 22 年 3 月に、冊子「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方（海運モード編）」を作成・公表しました。これは、多くの事業者が取組途上である事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用の仕組み(以下「リスク管理」といいます。)についてまとめたものであり、平成 21 年 4 月に作成・公表した「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方（自動車モード編）」に続くものです。



今後、上記冊子をもとに、更に他のモードにおけるリスク管理の手法等に関する具体的な取組事例の紹介、モデルの構築等に関する調査検討を進めていくこととしています。

- ④ 平成 21 年度は、各事業法に基づく安全管理規程の作成及び届出が義務付けられている運輸事業者約 1,000 社に対して、「運輸安全マネジメント制度に係る情報提供に関するアンケート」を行い、安全管理体制の構築・改善を行ううえで有効かつ必要な情報及びその提供のあり方等に関する調査を実施しました。

その調査結果を踏まえ、今後、情報提供に対するインセンティブ、公開情報の検索機能の高度化等について、更に検討を進めていくこととしています。

- ⑤ 運輸安全の理解を深めてもらいながら、運輸事業者とともに安全のより一層の向上のための取組を推進するため、平成 20 年 1 月から「メルマガ『運輸安全』」を 2 ヶ月に 1 回発行・配信していますが、平成 21 年 10 月からは、メルマガの内容を一新し、以下の内容で提供しています。

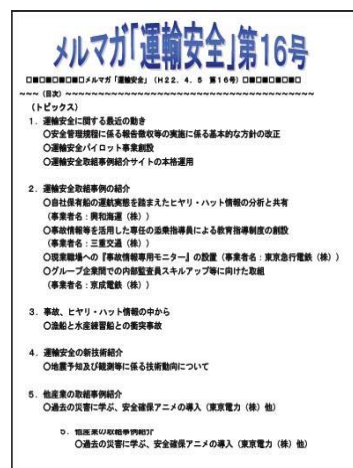
また、国土交通省ホームページにおいて、運輸事業者の安全に向けた取

組事例を幅広く紹介していくため「運輸安全取組事例」の紹介サイトの本格運用を22年4月から開始しました。

今後も、安全情報提供の一層の充実をはじめ、引き続き良質な情報の発信に努めていくこととしています。

<メルマガ「運輸安全」の内容>

- 運輸安全に関する最近の動き：国土交通省の安全に関する施策の紹介
- 運輸安全マネジメント制度についての解説
- 現場だより：事業者や地方運輸局の安全への取組について、実際に取り組んでいる事業者及び地方運輸局自らの執筆
- 運輸安全取組事例の紹介
- 事故、ヒヤリ・ハット情報の中から
- 運輸安全の新技术紹介



URL：<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/mailmg.html> または、国土交通省ホームページから「運輸安全政策」で検索してください。

(5) 運輸安全マネジメント評価に係る技量の向上と体制の充実

公正かつ適切な評価を実施するためには、これら業務に従事する職員（以下「評価員」といいます。）のインタビュー技法等の評価に関する技量の充実・強化を図ることが必要です。

このため、大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官（以下「運輸安全調査官」といいます。）に対し、運輸安全マネジメント研修のほか、ISO9001審査員補研修、ISO 内部監査員研修、モチベーション研修、輸送現場見学等のマネジメントに関する研修等を実施しました。

また、評価員となる地方局の職員に対しては、運輸安全マネジメント研修の受講のほか、OJTを兼ね、逐次、本省評価への参加・立会や運輸安全調査官との合同評価の実施を通じて、技量の向上を図っています。

2. 3 運輸安全マネジメント評価の実施に係る基本方針(※)の策定について

国土交通省では、平成 18 年 8 月に基本方針を策定し、運輸安全マネジメント制度の周知啓発等に重点を置いて運輸安全マネジメント評価を実施してきたところですが、制度導入から 3 年あまりが経過し、運輸事業者の安全管理に対する取組の進捗状況等を踏まえ、運輸審議会の諮問、答申を経て、平成 22 年 3 月 2 日に新たな基本方針を下記の通り定めました。

※正式名は「鉄道事業法第五十六条の二(軌道法第二十六条において準用する場合を含む。)、道路運送法第九十四条の二、貨物自動車運送事業法第六十条の二、海上運送法第二十五条の二、内航海運業法第二十六条の二第一項及び航空法第百三十四条の二の規定に基づく安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針」

1. 実施に係る基本的な考え方

(1) 「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（平成 18 年法律第 19 号）」により、運輸事業者において、絶えず輸送の安全性の向上に向けた取組を求めるとともに、安全最優先の方針の下、経営トップ主導による経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の適切な構築を図るため、運輸事業者に対して、安全管理規程の作成等が義務付けられた。

本方針は、この安全管理規程の記載事項のうち、その基本となる「輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項」の実施状況を確認するために行う報告徴収又は立入検査（以下この方針において「運輸安全マネジメント評価」という。）の実施に係る基本的な方針である。

(2) 法施行後、これまで安全管理規程に係る制度（以下「運輸安全マネジメント制度」という。）の周知、啓発等に努め、運輸安全マネジメント評価の実施に当たっても、運輸事業者の経営管理部門を対象として、安全管理規程に関する基本的な理解及び実際の実施状況の確認、安全管理規程の更なる改善等に向けた助言を中心に実施してきた。

その結果、運輸事業者においても、運輸安全マネジメント制度に対する理解も進んできており、基本的な安全管理のための組織体制や関連規程類

の整備等の枠組みについては、概ね構築していることが判明している。

一方で、その取組内容については、十分でない部分や事業者間・モード間で差があることも判明している。

- (3) 上記を踏まえ、今後、当面は、運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着等に努め、運輸安全マネジメント評価の実施に当たっても、運輸事業者の経営管理部門を対象として、安全管理体制の実際の運用状況の確認、安全管理体制の更なる改善等に向けたきめ細かな助言を中心に実施する。

2. 実施方針

(1) 運輸安全マネジメント評価における重点確認事項

今後、当面は、安全管理規程のうち「輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項」となる「基本的な方針に関する事項」「関係法令等の遵守に関する事項」及び「取組に関する事項」（以下「安全方針等」という。）に関し、以下の点について重点的に確認を行い、必要に応じ、安全方針等に関し、更なる改善等に向けたきめ細かな助言を行う。

- ① 自ら作成した安全方針等に従った安全管理体制の運用が計画的になされ、それら運用状況を自ら定期的に確認し、その確認の結果を踏まえ、安全管理体制の見直し及び継続的改善がなされているか。
- ② 経営の責任者を含む経営管理部門における安全方針等に関する理解及び関与の度合いは十分か。
- ③ 過去に行政処分又は行政指導を受けている運輸事業者について当該行政処分等を踏まえた安全方針等の作成及び実施は行われているか。

(2) 運輸安全マネジメント評価の実施の方法について

- ① 関係法令及び本方針に基づき運輸安全マネジメント評価を行う。
- ② 実施に当たっては、保安監査実施部局と連携するとともに、大臣官房運輸安全監理官において、予め、本方針に沿って作成された運輸安全マネジメント評価実施要領に基づいて実施する。
- ③ 経営の責任者、安全統括管理者等の経営幹部への面談調査と経営管理部門が管理する安全管理に係る書類の確認を中心に実施し、別添の「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」等に基づき、

運輸事業者に対し、必要に応じ、きめ細かな助言を行う。

- ④ 保安監査実施部局との相互の情報交換等による保安監査との連携を通じ、当該運輸事業者の安全への取組について、総合的な把握及び分析に努める。

(3) 運輸安全マネジメント評価の実施方法等の見直し及び改善について

- ① 運輸安全マネジメント評価に関する内部監査、運輸安全マネジメント評価を実施する運輸安全調査官に対する技量評価、評価方法の検証、運輸安全マネジメント評価実施事業者に対するアンケート調査等に基づき、その実施方法等について、継続的な見直し及び改善を行う。
- ② 運輸審議会に上記①の実施方法に係る見直し及び改善の状況を報告する。
- ③ 上記①②を踏まえ、運輸安全マネジメント評価の実施方法の改善及び運輸安全調査官の資質向上等、運輸安全マネジメント制度の更なる充実強化に努める。

(4) 運輸安全マネジメント評価の結果の取り扱いについて

- ① 運輸安全マネジメント評価の所見については、当該運輸事業者に対してきめ細かな説明を行い、必要に応じ、適切な措置を講じる。
- ② 運輸安全マネジメント評価の結果の公表については、運輸事業者の安全に関する意識向上を促すものである一方で、その結果に事業者の経営に関する機密も含まれること等を勘案しつつ、運輸安全マネジメント評価の結果の概要を取りまとめ、運輸審議会に定期的に報告し、また、ホームページ等で公表する。

(5) 運輸安全マネジメント評価の実施計画

上記(1)から(4)に従い、鉄道分野、航空分野、自動車分野及び海運分野の合計で、年間120から150事業者程度を目安として、計画的かつ効率的に実施する。

3. その他

- (1) 本方針は、平成22年4月1日より適用する。
- (2) 本方針は、国土交通大臣が行う運輸安全マネジメント評価について適用する。
- (3) 再発防止等の観点から緊急に対応が必要と認められる事態が発生した場合においては、適時適切に運輸安全マネジメント評価を実施する。



2. 4 ガイドラインの策定について

国土交通省では、平成 18 年 4 月に作成された「安全管理規程に係るガイドライン」の見直し・改善を行い、平成 22 年 3 月に「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性の更なる向上に向けて～」をとりまとめました。

新たなガイドラインの改正経緯とポイント、記載項目・構成等については、以下のとおりです。

ガイドラインの改正経緯とポイント

平成 18 年 4 月策定のガイドライン

- 安全マネジメント体制の構築に際し、事業者が作成する安全管理規程に記載する項目とその考え方を示すもの

運輸安全マネジメント制度導入後 3 年あまりが経過

- 大手事業者では、様々な安全管理に係る改善の取組を推進
- それ以外の事業者では、未だ多くの事業者に対する 1 回目の評価が未実施
安全管理のための仕組みができていない事業者もあり

運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドラインのポイント

- 運輸安全マネジメント制度の事業者への更なる浸透・定着に向け、事業者にとってより判りやすい指針としてガイドラインを改正
- ① **位置付けの変更**
事業者における安全管理体制の構築・改善に係る取組のねらいとその進め方の参考例を示すもの →名称を「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」に変更
- ② **取組途上事業者の支援ツール**
取組途上の事業者が多く見受けられる「安全重点施策」、「事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」、「内部監査」などの方法を詳細に記載
事業形態、規模等に相応しい取組を促進するため具体的な安全管理の取組事例集を添付
- ③ **用語・表現等の修正**
一般的に分りにくいマネジメントシステムの用語や表現（例えば、「コミットメント」、「～を確実にする」など）を極力排除し、分りやすい用語・表現に修正

新旧ガイドラインの記載項目・構成

旧ガイドライン目次

はじめに
1. 安全管理規程に係るガイドラインの位置付け
2. 安全マネジメント態勢の意義と目的
3. ガイドラインの適用範囲
4. 用語の定義
5. 安全管理規程の記載事項
(1) 経営トップのコミットメント
(2) 経営トップの責務
(3) 安全方針等
(4) 安全統括管理者
(5) 要員の責任・権限
(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
(7) 事故等に関する情報の報告等
(8) 重大な事故等への対応
(9) 関係法令等の遵守の確保
(10) 安全マネジメント態勢を維持するために必要な教育・訓練等
(11) 内部監査
(12) 見直しと継続的改善
(13) 文書の作成及び管理
(14) 記録の作成及び維持
6. 安全マネジメント態勢の構築に向けての考え方
おわりに

ガイドライン目次

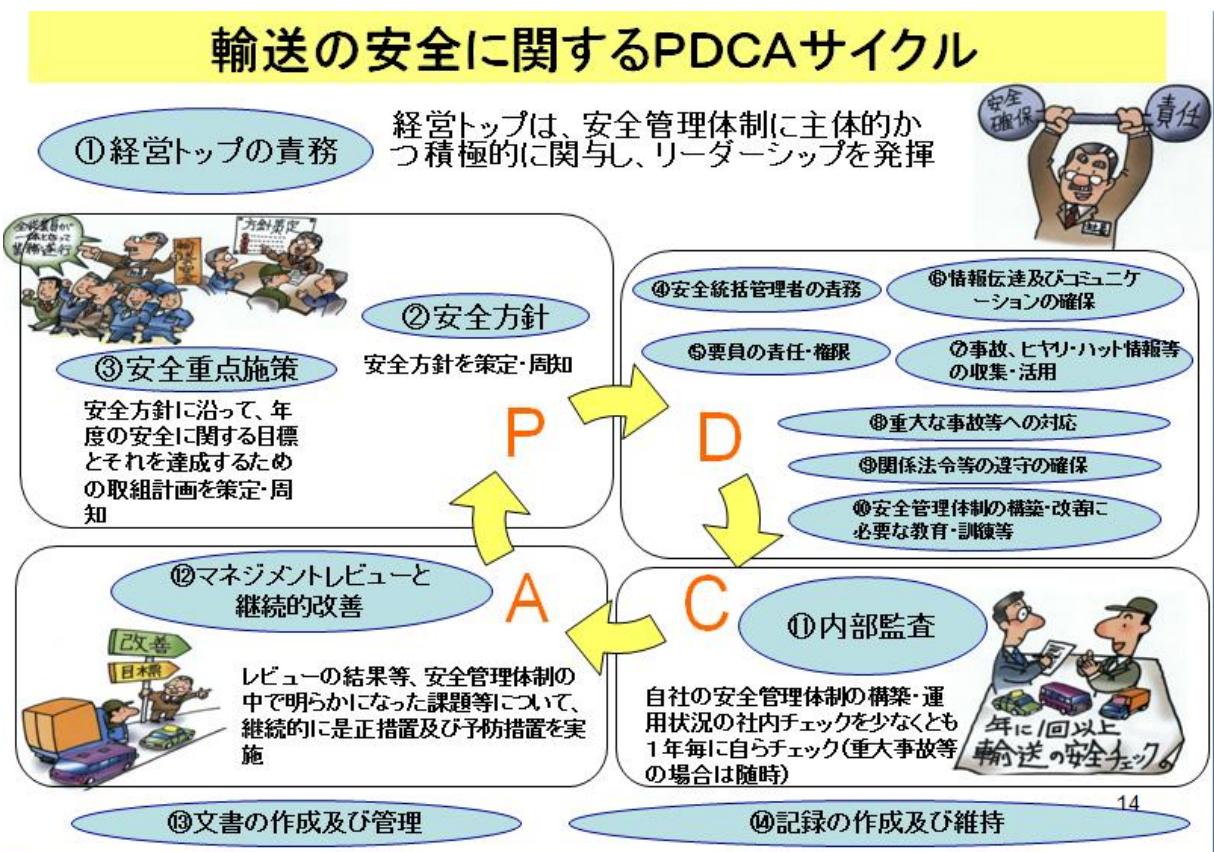
はじめに
<u>改訂にあたって</u>
1. ガイドラインの位置付け
2. <u>安全管理体制の構築・改善</u> の意義と目的
3. ガイドラインの適用範囲
4. 用語の定義
5. <u>運輸事業者に期待される安全管理の取組</u>
(1) <u>経営トップの責務</u>
(2) <u>安全方針</u>
(3) <u>安全重点施策</u>
(4) 安全統括管理者の <u>責務</u>
(5) 要員の責任・権限
(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
(7) <u>事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用</u>
(8) 重大な事故等への対応
(9) 関係法令等の遵守の確保
(10) <u>安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等</u>
(11) 内部監査
(12) <u>マネジメントレビュー</u> と継続的改善
(13) 文書の作成及び管理
(14) 記録の作成及び維持
おわりに
<u>参考資料（取組事例集、小規模事業者向けガイドライン）</u>

運輸事業者に期待される安全管理の取組項目

輸送の安全の確保の取組を活性化させ、より効果的なものとするためには、経営トップが主体的かつ積極的に関与し、強いリーダーシップを発揮することが極めて重要であり、また、主に以下について取り組み、安全管理体制の構築・改善を図ることが必要です。

- ・ 安全方針の策定とその周知徹底
- ・ 安全方針に沿った安全重点施策の策定とその推進
- ・ 社内の横断的・縦断的なコミュニケーションの確保
- ・ 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
- ・ 安全管理体制に係る内部監査の実施
- ・ 安全管理体制全般のマネジメントレビュー
- ・ 上記一連の取組を適時、適切に推進するための、PDCAサイクル（計画の策定、実行、チェック、改善のサイクル（Plan Do Check Act））の仕組みの導入とその有効活用

ガイドラインでは、運輸事業者に期待される取組として、下図の14項目を掲げています。



3 運輸安全マネジメント評価の実施状況

3.1 評価実施回数

平成21年10月から平成22年9月までの間に、全国で運輸安全マネジメント評価（以下「評価」といいます。）を実施した回数は、下表のとおりです。

評価実施機関	評価回数	鉄道			自動車				海運			航空	合計	
		鉄軌道	索道	計	バス	タクシー	トラック	計	旅客	貨物	計			
本省	1回目	3	31	34	0	0	0	0	4	9	13	1	48	
	2回目	2	0	2	0	0	2	2	0	0	0	3	7	
	3回目	8	0	8	10	2	11	23	9	4	13	8	52	
	4回目	16	0	16	11	3	2	16	5	0	5	5	42	
	臨時	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	2	
	計		30	31	61	21	5	16	42	18	13	31	17	151
北海道	1回目	1	20	21	0	0	0	0	30	1	31		52	
	2回目	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0		2	
	計		1	20	21	0	1	1	2	30	1	31		54
東北	1回目	3	16	19	0	0	0	0	34	0	34		52	
	2回目	0	0	0	3	0	4	7	0	0	0		7	
	計		3	16	19	3	0	4	7	34	0	34		59
北陸信越	1回目	4	47	51	0	0	0	0	28	2	30		77	
	2回目	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0		2	
	計		5	47	52	0	0	1	1	28	2	30		79
関東	1回目	8	12	20	3	5	14	22	203	6	209		255	
	2回目	0	0	0	0	1	2	3	0	0	0		3	
	計		8	12	20	3	6	16	25	203	6	209		258
中部	1回目	5	11	16	0	0	0	0	60	4	64		80	
	2回目	0	0	0	2	2	2	6	0	0	0		6	
	計		5	11	16	2	2	2	6	60	4	64		86
近畿	1回目	4	6	10	0	1	0	1	33	9	42		53	
	2回目	0	0	0	0	2	3	5	0	0	0		5	
	計		4	6	10	0	3	3	6	33	9	42		58
神戸	1回目	0	0	0	0	0	0	0	32	33	65		65	
	2回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
	計		0	0	0	0	0	0	0	32	33	65		65
中国	1回目	0	6	6	0	0	0	0	73	6	79		85	
	2回目	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0		2	
	計		1	6	7	1	0	0	1	73	6	79		87
四国	1回目	0	2	2	1	0	0	1	109	17	126		129	
	2回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
	計		0	2	2	1	0	0	1	109	17	126		129
九州	1回目	5	2	7	4	1	2	7	132	16	148		163	
	2回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
	計		5	2	7	4	1	2	7	132	16	148		163
沖縄	1回目	0	0	0	0	0	0	0	47	2	49		49	
	2回目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	
	計		0	0	0	0	0	0	0	47	2	49		49
地方小計			32	122	154	14	13	29	56	781	96	877	0	1087
合計			62	153	215	35	18	45	98	799	109	908	17	1238

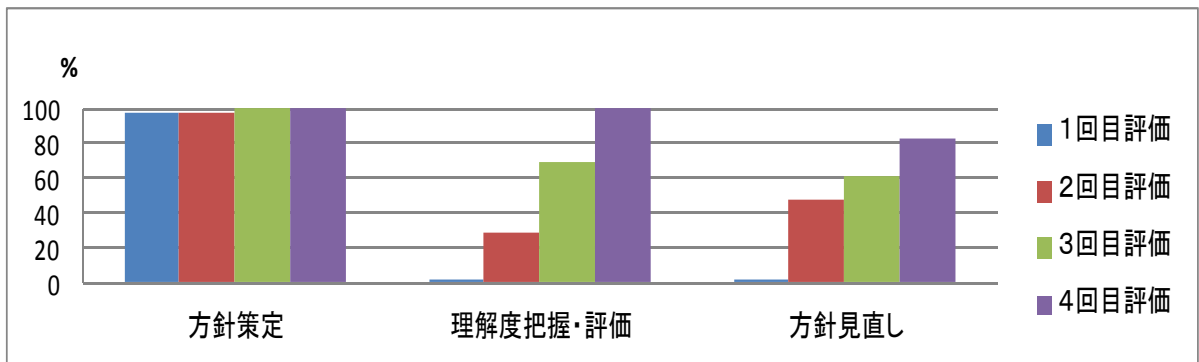
3. 2 評価結果

(1) 全般的な傾向

運輸安全監理官室による評価の対象となっている約 135 事業者（以下「大手事業者」といいます。）の傾向は、平成 18 年 10 月の制度導入以降、この 4 年間で以下のとおりです。

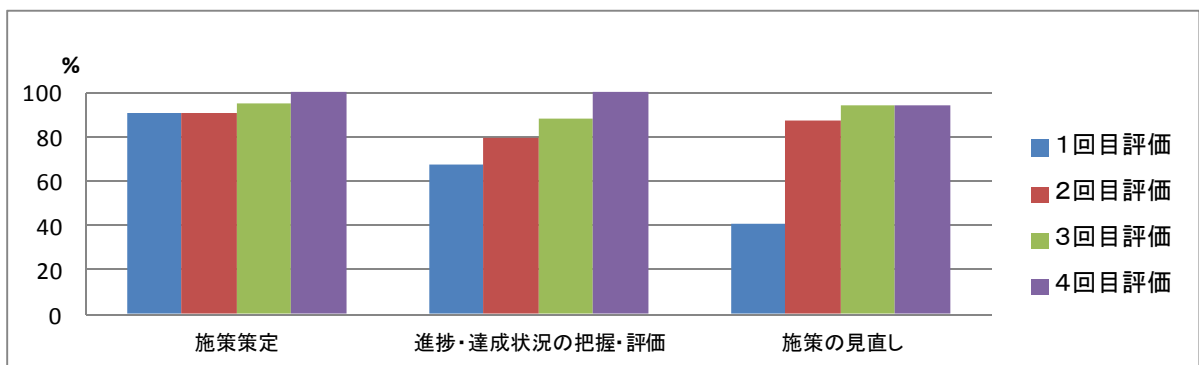
① 安全方針

安全に係る方針は、ほとんどの事業者において制度導入以前より作成されていましたが、制度導入以降では、社員の安全方針に関する理解度の把握・評価、定期的な内容の見直し等、安全方針の実効性を高めるための取組が行われています。



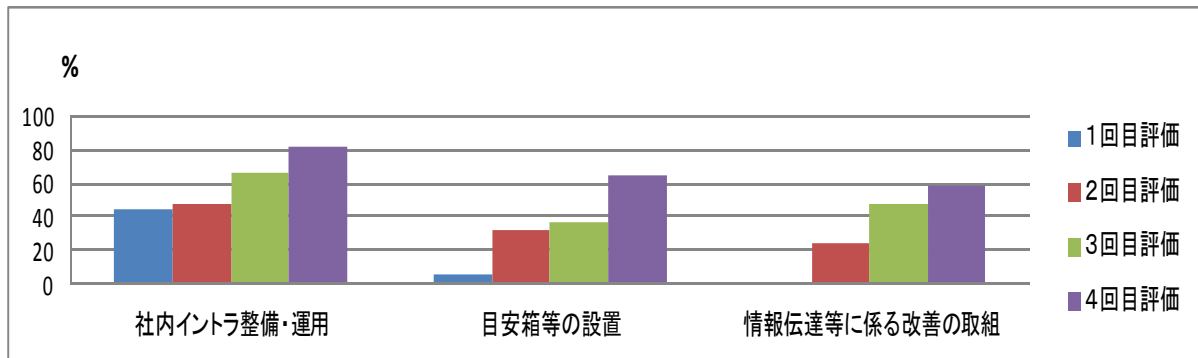
② 安全重点施策

安全重点施策（目標・取組計画等）は、ほとんどの事業者において制度導入以前から作成されていましたが、制度導入以降では、施策の進捗・達成状況の把握・評価、定期的な施策の見直し等、安全重点施策の実効性を高めるための取組が行われています。



③ 情報伝達・コミュニケーション

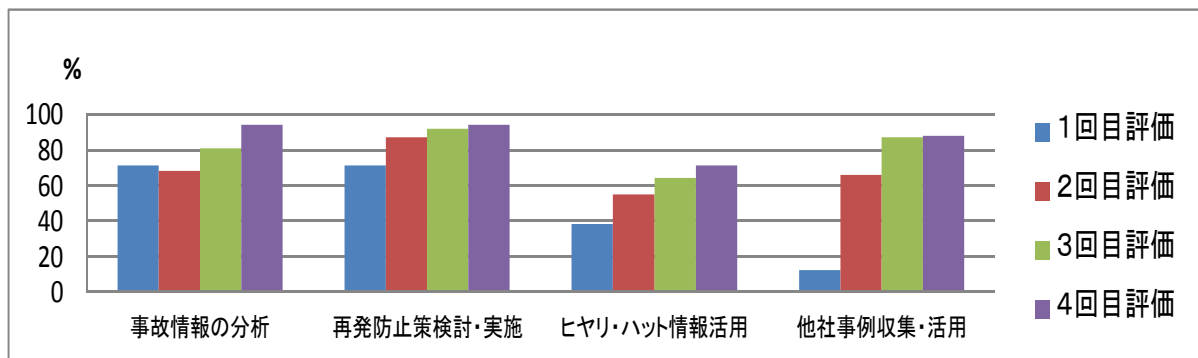
制度導入後、組織内の横断的・縦断的な輸送の安全に係る情報伝達・コミュニケーションの充実に向けた取組が行われています。



④ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用

事故情報の収集・分析は、制度導入以前から行われていましたが、制度導入後は、それを再発防止に活用する取組が進んでいます。

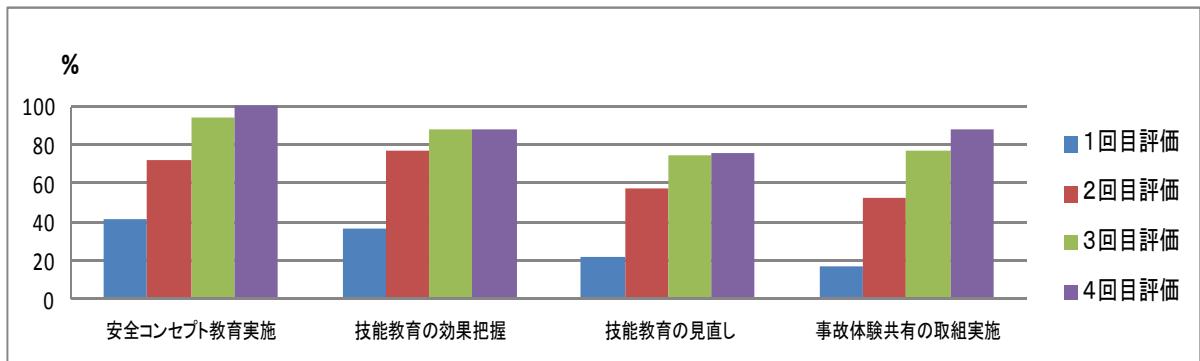
また、ヒヤリ・ハット情報を収集し、それを未然防止に活用する取組、他社事例を自社の安全対策に活用する取組等も進んでいます。



⑤ 教育・訓練

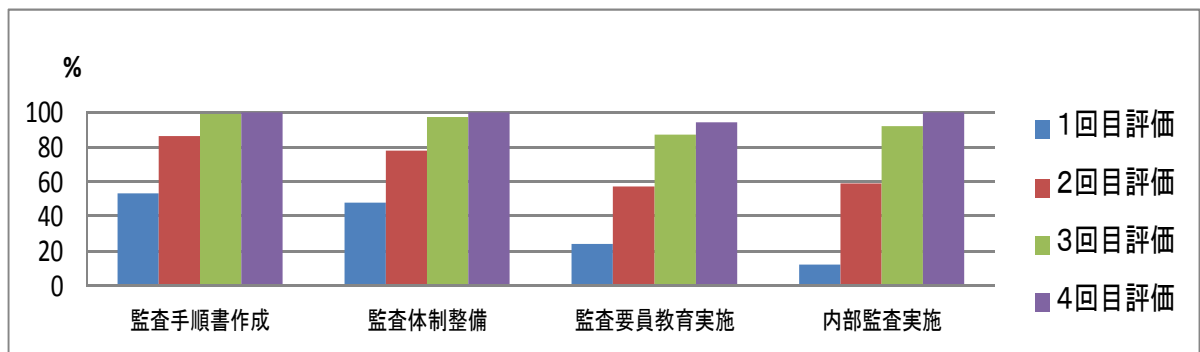
制度導入後、制度のコンセプトの理解を深めるための教育・訓練が実施されており、技能教育の効果把握や見直しの取組も進んでいます。

また、過去発生した事故体験共有の取組も進んでいます。



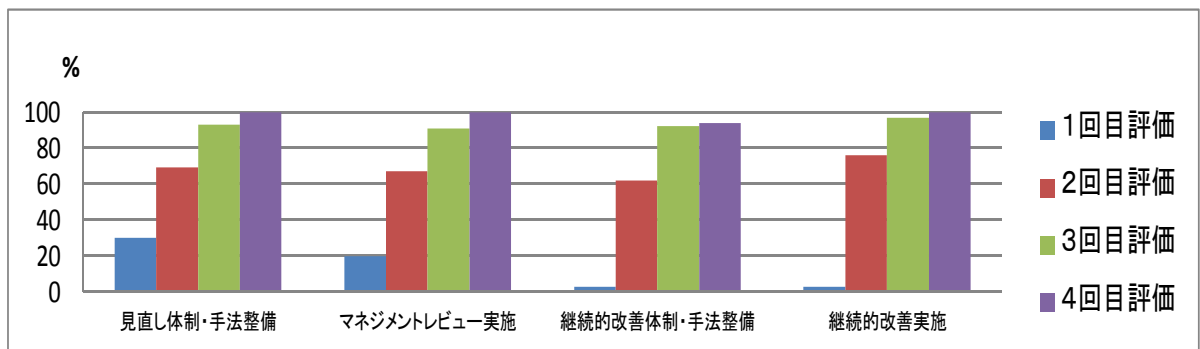
⑥ 内部監査

安全管理体制に係る内部監査は、制度導入当初、ほとんどの事業者で実施されていませんでしたが、制度導入以降は、手順書の作成、監査体制整備、監査要員に対する教育等内部監査に関する取組が進んでいます。



⑦ マネジメントレビュー・継続的改善

マネジメントレビュー（安全管理体制全般の見直し）・継続的改善については、制度導入当初、ほとんどの事業者で実施されていませんでしたが、制度導入以降は、実施体制・手法が確立され、マネジメントレビュー・継続的改善に関する取組が進んでいます。



(2) 分野別の取組の傾向・特徴

大手事業者について、鉄道、自動車、海運及び航空各分野の制度に係る取組の傾向・特徴は、以下のとおりです。

① 鉄道分野

- ・ 全体的に制度に係る各種取組の水準が比較的高く、かつ、向上傾向にある。
- ・ 安全重点施策の達成・進捗状況を把握・評価する取組は、ほとんどの事業者において実施されており、見直しの取組も高い水準で実施している。
- ・ 自社の事故情報とともにヒヤリ・ハット情報を安全対策に活用している事業者が増加しており、また、ほとんどの事業者において、他社事例の収集・活用が実施されている。
- ・ 技能教育の効果把握は、ほとんどの事業者で実施されており、見直しの取組や事故体験共有の取組も高い水準で実施している。
- ・ ほとんどの事業者が、安全管理体制に係る内部監査、マネジメントレビュー（安全管理体制全般の見直し）・継続的改善に関する取組を実施している。

② 自動車分野

- ・ 全体的に制度に係る各種取組の改善は進んでいるが、更なる改善の余地が大きい事業者も一部あり、特に、輸送の安全に関する PDCA サイクルの C・A にあたる取組の改善が、今後期待される。
- ・ 自社の事故情報とともにヒヤリ・ハット情報を安全対策に活用している事業者が増加しており、また、他社事例の収集・活用の実施も増加傾向にある。
- ・ 事故体験共有の取組は、大きく増加傾向にある。
- ・ ほとんどの事業者が、安全管理体制に係る内部監査、マネジメントレビュー（安全管理体制全般の見直し）・継続的改善に関する取組を実施している。

③ 海運分野

- ・ 全体的に制度に係る各種取組の改善がなされているが、ISM（国際安全管理システム）を認証取得している事業者以外の事業者については、更なる改善の余地が大きい事業者もあり、特に、輸送の安全に関する PDCA サイクルの C・A にあたる取組の改善が、今後期待される。

- ・ 自社の事故情報とともにヒヤリ・ハット情報を安全対策に活用している事業者が増加しており、また、他社事例の収集・活用も増加傾向にある。
- ・ 事故体験共有の取組は、増加傾向にある。
- ・ ほとんどの事業者が、安全管理体制に係る内部監査、マネジメントレビュー（安全管理体制全般の見直し）・継続的改善に関する取組を実施している。

④ 航空分野

- ・ 制度導入以前からSMS（セイフティー・マネジメント・システム）の取組が自主的に行われていたこともあり、他分野に比べ、制度に係る各種取組の水準が高い。
- ・ ほとんどの事業者が、安全方針の理解度とともに安全重点施策の進捗・達成状況の把握・評価に関する取組を実施している。
- ・ 技能教育の効果把握、見直しと事故体験共有の取組も高い水準で実施している。
- ・ ほとんどの事業者が、安全管理体制に係る内部監査、マネジメントレビュー（安全管理体制全般の見直し）・継続的改善に関する取組を実施している。

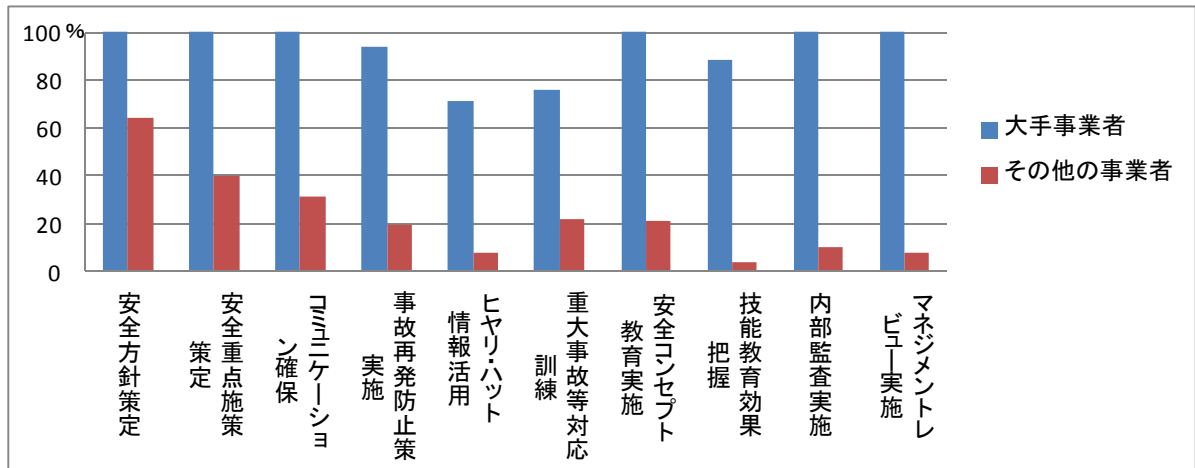
(3) 問題点・課題

- ① 下表のとおり、鉄道及び海運分野では、未だ1回目の評価を実施していない安全管理規程作成義務付け対象事業者が多く、引き続き、早期に1回目評価を実施するよう努める必要があります。

平成22年8月末現在

1回目の評価を実施していない事業者数						合計
鉄道分野	自動車分野			海運分野	航空分野	
	バス	タクシー	トラック			
272	0	1	8	2,469	0	2,750

- ② 制度に係る取組について、以下のグラフのとおり、大手事業者とその他の事業者の差が大きく、大手事業者以外の事業者に対する評価についても継続的に実施する必要があります。



③ 大手事業者については、更なる輸送の安全性の向上を図るため、例えば、以下のような取組を積極的に実施していくことが期待されます。

- ・ 経営トップの主体的関与を継続し、かつ深めていくこと
- ・ 安全意識調査を実施し、分析を行い、見出された課題を踏まえ、安全に関する取組へ反映させること
- ・ 組織内における安全方針に対する理解を更に向上させるとともに、その理解度を詳細に把握・分析し、その結果を踏まえ、安全に関する取組へ反映させること
- ・ 輸送の安全に係る課題・弱点を詳細かつ具体的に把握し、それら課題等の解決・改善に向けた目標と取組計画を安全重点施策に盛り込むとともに、その進捗・達成状況を把握・評価しながら当該重点施策を効果的に進めること
- ・ 情報伝達及びコミュニケーションの活性化が更に図られるよう、情報伝達の手法、体制整備等の見直し・改善を継続的に行うこと
- ・ 実施した事故の再発防止策及び未然防止策の効果・検証、事故情報等の背後要因分析手法の高度化を図るとともに、事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用の取組の趣旨・実施方法等の理解を深めるための教育・訓練の実施等、事故情報等の収集・活用の取組の充実・強化に向けた業務環境整備を図ること
- ・ 運輸安全マネジメント制度に関する教育を含め各種教育・訓練の効果・有効性を具体的かつ詳細に把握し、その結果を踏まえ、当該教育・訓練の取組の見直し・改善を行うこと

- ・ 内部監査自体の有効性の把握・検証、内部監査要員の監査に必要な技量の把握・検証等を踏まえた、内部監査の取組の充実・強化を図ること
- ④ 事業者の実態に応じたより適切で効果的な評価業務の遂行に向け、研修等の充実により、評価員に対する必要な技量を更に向上させる必要があります。
- ⑤ 事業者の自主的な安全管理体制の構築・改善への取組を促すため、事業者の協力を得つつ、質の高い安全情報（取組事例、事故情報等）を的確に収集し、ホームページのへ掲載やメルマガ等で効果的に提供・発信していく必要があります。

運輸安全
| 交通安全・防災・技術開発 | 鉄道の安全 | 自動車交通の安全 | 海運の安全 | 航空の安全

主な施策等

- ◆ 運輸安全マネジメント制度
- ◆ 運輸安全セミナー
- ◆ 運輸安全パイロット事業
- ◆ 運輸安全シンポジウム2010
- ◆ メルマガ「運輸安全」
- ◆ 運輸安全取組み事例
- ◆ 事故事例に見る教訓

運輸安全取組事例

ここでは、事業者の方々のご協力により、他の事業者の方にも参考となる輸送の安全性の向上に向けた取組を紹介します。

分野別

選択してください

業種別

選択してください




企業規模別

選択してください

絞込検索
クリア

[全て表示する場合はこちら](#)

[最新の事例紹介はこちら](#)

優良取組事例様式(事業者様用)

4 運輸安全マネジメント評価を受けた事業者の皆様の声

4.1 評価実施事業者に対するアンケート調査集計結果

国土交通省では、運輸安全マネジメント制度をより適切に推進するために、評価実施事業者に対し評価終了後にアンケート調査を実施し、郵送で運輸安全政策審議官あて回答を頂いています。

事業者の皆様のご協力に厚く御礼申し上げますとともに、今後、運輸安全マネジメント制度の更なる改善に向け努めて参ります。

【アンケートの要領】

評価の実施状況などに関するアンケート20項目に対して、「1 非常に適切である」、「2 概ね適切である」、「3 適切である」、「4 やや不適切である」、「5 非常に不適切である」の5段階から、被評価事業者が回答するものです。

(「8.5 運輸安全マネジメント評価に関するアンケート調査票(サンプル)」を参照願います。)

【対象事業者】

平成21年10月から平成22年9月までの間に運輸安全調査官が評価を実施した事業者

【回収数】 77社

アンケート調査の結果概要は以下のとおりです。

なお、アンケート調査の詳細結果については、「8.6 運輸安全マネジメント評価に関するアンケート集計結果一覧」を参照願います。

(1) 評価の準備について

評価準備に関する各設問については、「非常によく理解できた」などの肯定的な回答が約9割でした。

今後とも事業者の皆様の評価に対する理解をより深めていただくため、事前説明、事前手続き等を適時・適切に行うこととしています。

(2) 評価の負担について

- ① 評価日程や時間帯については、「非常に適切」、「やや適切」との回答が約9割でした。

一方、「どちらともいえない」「やや不適切」「非常に不適切」との回答が1割程度あることから、被評価事業者の業務状況等を勘案し、極力、事業者の皆様のご負担にならないような日程・時間帯を計画し、評価を実施することとしています。

- ② 評価を行った当省職員の人数については、「適切である」との回答が約7割でした。

一方、「やや多い」との回答が2割程度ありました。

従来から運輸安全調査官が実施する評価の場合、評価チームは3名を基本としていますが、事業形態や時間構成の関係、また、運輸安全調査官の評価状況のチェックや技量の向上のため、事前に調整したうえで幹部を含めた職員が評価に参加又は立会う場合もありますので、この点、ご理解いただければと考えています。

- ③ 評価でのインタビューに係る事業者の業務負担については、「やや大きい」との回答が約3割でした。

今後、インタビュー内容の重点化を図るなど、今まで以上に適切かつ効率的なインタビューを実施することとしています。

(3) 評価の実施について

評価を行った運輸安全調査官の評価の状況や評価結果については、全設問ともに「非常によく理解できた」などの肯定的な回答が約9割でした。

今後とも、評価員の評価に係る技量の向上を図り、事業者の皆様にとって、より充実した評価が実施できるよう努めることとしています。

(4) 制度導入後の変化等について

制度導入以降の安全に関する意識の変化の有無については、安全を「十分意識するようになった」「概ね意識するようになった」との回答が約9割でした。

また、本制度について、「非常に有効である」「やや有効である」との回答が約9割でした。

更に、制度導入後の安全に係る取組の変化、改善、充実した点の有無については、「ある」の回答が約8割でした。

安全に係る取組の変化、改善、充実した点の主な事例としては、以下のような回答がありました。

- ・ 経営トップを含め経営管理部門の安全に対する意識が向上し、現場第一線の意見に耳を傾ける管理者が増えた。
- ・ 各種の業務について、PDCAサイクルに基づいて、実施、検証するようになった。より明確に安全投資に反映されるようになった。
- ・ 現場の声が届くようになり色々な問題点が改善できるようになった。また、社員全員の安全に対する意識が向上した。
- ・ 安全のためのコミュニケーションが、本社経営管理部門と現場との間で以前よりも行われるようになった。
- ・ 事故や事故の芽、ヒヤリ・ハット情報の収集が促進され、情報が水平展開されるようになったほか、事象に対し責任追及から原因追求に力点が置かれるようになった。
- ・ 内部監査を実施することで、部門による取組レベルを一定にすることができた。また、客観的な指導アドバイスを実施することで安全管理体制が一層向上した。

(5) 運輸安全セミナーの要望について

国土交通省では、平成20年8月から事業者の安全担当者等の方々を対象とした少人数の運輸安全セミナー（ガイドラインの解説、内部監査等）を実施していますが、当該セミナーの参加希望について、「参加したい」「テーマに限って参加したい」との回答が約9割でした。

また、参加したいセミナーの内容としては、以下の要望がありました。

- ・ モード別のリスク管理に関するセミナー
- ・ 内部監査の具体的手法に関するセミナー
- ・ 内部監査員の資質向上に関するセミナー
- ・ 経営管理部門に対する安全教育に関するセミナー
- ・ マネジメントレビューと継続的改善に関するセミナー

今後とも、事業者の皆様のご要望等を踏まえ、継続的に運輸安全セミナーを開催するなど、事業者の皆様の安全に関する取組の支援活動を積極的に展開していくこととしています。

4. 2 評価に対するご意見、ご要望等

アンケートの自由記入欄を通じて、事業者の皆様から様々なご意見、ご要望等を頂きました。主なご意見、ご要望等は以下のとおりです。

今後、国土交通省では、事業者の皆様から頂いたこれらのご意見、ご要望等を踏まえつつ、評価手法等の見直し・改善を含め、制度の充実・強化を図ることとしています。

(1) 評価制度全般について

- ・ 各管理者の異動、大きな事故、インシデントがない場合は評価期間の延長をしてほしい。
- ・ 運輸安全に関するシンポジウムや各種セミナーを積極的に開催して、事業者に対する情報発信と情報提供をしてほしい。
- ・ 地方運輸局で数多くセミナー等を開催してほしい。
- ・ 本制度を通じ、管理部門はもとより現場まで一体となった安全文化を構築するために、バランスの良い行政指導をしてほしい。
- ・ 他社の優良事例等安全管理体制の充実を図るために情報提供をしてほしい。

(2) 評価の実施方法等について

- ・ 評価の機会を利用して、行政と事業者との意見交換の場を設けてほしい。
- ・ 各社の特性に応じた評価のあり方について配慮してほしい。
- ・ 他社の安全に関する取組事例を参考にしたいので、事業者を紹介してほしい。
- ・ 2日で実施している運輸安全マネジメント評価を1日で終了させてほしい。

(3) その他運輸安全行政について

- ・ 中小業者に対する評価を実施して、業界全体が安全指向となるように指導してほしい。
- ・ 安全性を確保するために、運輸安全マネジメント評価対象事業者以外にも評価を実施してほしい。
- ・ 安全施策には多大な設備投資が伴うので、助成金制度等の拡充を検討してほしい。
- ・ 輸送の安全のために、荷主側にも目を向ける行政主導による抜本的な改革をしてほしい。

5 運輸安全マネジメント制度に詳しい有識者の声

運輸安全マネジメント制度の推進にご参画、ご協力いただいている有識者から頂いたメッセージを紹介します。

中小・零細企業への運輸安全マネジメント制度の導入を期待する

財団法人労働科学研究所所長 酒井一博

成果隆々

運輸安全マネジメント制度の導入によって、数多くの成果が目に見えて得られたことに拍手喝采。各方面の尽力に敬意を表したい。

本制度は、経営トップのコミットメントと、現場の全員参加、これが一つの組織の中で両輪となって運輸安全の向上をめざすところに特徴がある。こうした発想と実践は、制度がスタートするまで、運輸業界においてほんのひと握りの先進企業をのぞいて、無いに等しい状態だった。

しかし、運輸安全監理官室を立ち上げ、精力的な「評価」活動を実施した結果、みるみるうちに成果をあげたことは、「実施状況」報告をみれば一目瞭然である。もちろん、ガイドラインの策定と改良をはじめ、丁寧でわかりよい評価結果を、その都度提示するなど、地道な活動によって企業内の取り組みを促したことも、本制度の定着を早めたに違いない。企業において、監査ではなく評価という位置付けの理解がすすんだことも大きな成果だと見たい。第三者の目からみれば、行政と民間企業との関係が本制度の運用によって、変化しているように感じられる。

フェーズ・チェンジ

2006年10月に本制度が導入されてから、丸4年が経過した。そろそろ制度自体の見直しがあってもよいように見ている。航空、海運、鉄道、自動車の輸送モードによって、業界の構造が異なるので、一律的な見直しが必要であるかどうかについては、検討の余地がある。筆者がとくに関心をもつ自動車運送事業においては、一部の大企業と、大多数の中小・零細企業では、運輸安全への取り組みレベルに大きな差のあることは、周知の事実である。もちろん、大企

業が本制度を活用することによって運輸安全がさらにすすむことは、望むところである。この間に培った運輸安全マネジメントのマインドは、ぜひ、中小・零細企業にも伝承してほしいと強く願う。しかし、同じスキームで、中小・零細企業の運輸安全マネジメントが普及するとは考えにくい。そこで、どうするか。ここ1、2年が、フェーズ・チェンジのタイミングと見たい。

本省（運輸安全監理官室）と地方運輸局が直接「評価」する方式では、評価対象をこれ以上増やすことは相当に難しい。そうみると、このままの状態が継続するだけでは、先が見えてこない。評価のスキームをかえないと、中小・零細企業にはマネジメント導入の光があたらないまま長年月を経過してしまう危険性がある。筆者が期待するのは、次の3項である。

第1は、中小向けの評価システムの開発と、それを実践する第三者機関の育成についてである。何度もいうように、国が法律にもとづき主導する運輸安全マネジメントの導入は成功しているが、時折、そもそも国が行う事業なのかどうか、気持ちが揺れることもある。そういいながら、これまでの成功は、国（行政機関）と企業との関係や実績などにもとづく信頼関係があるからに違いない。第三者機関をつくったところで簡単に成功する保証はどこにもない。しかし、中小零細企業を巻き込むには、国の力を担保しながらも、第三者機関による「評価」制度の開発にかかっている。

第2は、トラック業界にみられることであるが、荷主（発注元）、元請（運送大企業）と、下請、しかも何層にも連なる中小・零細企業群といったような重層構造を有している。この「たての構造」を活用したマネジメント制度の普及の可能性を追求したいと考えている。

第3は、中小・零細企業に、運輸安全に向けた自己回転をはじめる初期ドライブをどうやってかけるかがとても重要である。本制度を継続しながら、中小・零細企業によくあった評価システムの開発が正攻法だが、たとえば、全員参加で、好事例の共有を図るようなまったく異なった手法開発も必要になるかも知れない。

「形」から「有効性」の評価へ～「安全文化」の構築に向けて～

弁護士・博士（人間科学） 岡本 満喜子

1. 究極の目的「安全文化」

運輸安全マネジメント制度は、経営トップのリーダーシップのもと、PDCAサイクル（計画の策定、実行、チェック、改善）を回すことで安全への取組みを継続的にレベルアップし、会社に「安全文化」が根付くことを究極の目的としています。

「安全文化」にはいろいろな定義がありますが、「全員で『安全最優先』の意識を持ち、その意識に従って行動する」ことといえるでしょう。

この「安全文化」は、組織の構成員が①報告する、②ルールを守る、③学習する、④変化に適切に対応することで作られるとされます。この4つの項目に対応した取組みは、安全マネジメント制度が導入されて以来、多くの事業者ですでに導入・実施されていると思われます。例えば、①事故やヒヤリ・ハット情報の報告・活用や、②コンプライアンス体制の確立に向けた取組みも進んでいます。③安全教育も多くの事業者で実施されていますし、④変化への対応はまさにPDCAそのものといえるでしょう。このように、安全文化を創る取組みは多くの事業者で実施されていますが、うまくいく場合もそうでない場合もあるというのが現状ではないでしょうか。

2. 組織の「安全文化」が個人に及ぼす影響

現場で運転する1人1人が、十分な運転技術と法令の知識を身につけていることは、安全の基本です。

では、技術と知識さえあれば事故は防げるのでしょうか。北欧の調査では、雪道運転の練習をして技術が向上した若者の方が、スリップ事故をよく起こすという例がみられました。これは、運転技術の向上より「いいところを見せたい」気持ち、つまり運転への姿勢の影響が大きいためといわれます。このように、運転への姿勢に無理があれば、技術があっても事故につながりません。

そして、運転への姿勢は、運輸事業者の場合、まさに仕事への姿勢・意欲といえるでしょう。この仕事への姿勢・意欲は、会社の雰囲気が大きく左右されます。つまり、会社の雰囲気が「堅いこと言うな」「都合の悪いことは隠す」であれば、「楽をしたい」から面倒なルールは守らない、「厄介なことに巻き込まれたくない」からエラーは報告しないというように取組みの程度が低下し、いくら安全の知識・技術があっても十分発揮できなくなるおそれがあるのです。運輸安全マネジメント制度が経営トップの姿勢や安全文化を強調するのは、このような理由のためです。

3. 制度・対策を「機能」させるには

運輸安全マネジメント制度導入から丸4年が経過し、安全文化を構築する社内制度や対策など「形」は相当整ってきたと思われます。今後、運輸安全マネジメント評価を行う側として、いろいろな制度や対策が有効に「機能」しているかを重点的に見ていただきたいと思います。

例えば、「報告する」制度を作っても、「余計な仕事が増える」「嫌なことは忘れたい」「自分や同僚が処罰される」というミスやエラーの報告を妨げる要因があります。そのような要因をきちんと分析して、個別の対策につなげていくことが大切と思われます。また、ヒューマン・エラーの報告については、法律上の「過失犯」処罰の問題と関連します。このように、安全性を有効に機能させるには、社会全体で考える問題もあると思います。

「安全文化の構築が大事」とはいえ、組織や対策のあり方が画一的になる必要はありません。例えば、地方によって様々な郷土料理や地酒があったり独自の祭事があるように、会社によって文化の多様性があることが望ましいでしょう。その文化が、大きな所で「安全」を目指していることを願っています。

6 運輸安全マネジメント制度の更なる充実・強化に向けて

これまで運輸安全マネジメント評価を実施した事業者の皆様をはじめ関係各位から頂いたご意見、ご要望やこれまで実施した評価結果を踏まえ、運輸安全マネジメント制度の更なる充実・強化のため、下記の取組を推進していくこととしています。

(1) 運輸安全マネジメント評価の一層の推進

運輸安全マネジメント制度を導入して4年が経過したところですが、本制度は、事業者自らが本制度のコンセプトを理解し、納得し、安全性の向上に向け高い意識を持って積極的に取り組むことで、更なる輸送の安全性の向上が図られるものです。

このため、大手事業者に対しては、過去の評価結果をもとに事業者の特徴や性質を踏まえて評価の重点項目を決定すること、安全管理の取組が進んでいる場合は評価の実施間隔を延長すること等により、効率的かつ効果的な評価を実施するとともに、1回目の評価を実施していない小規模事業者に対しては、早期に評価が実施できるよう努めることとしています。

(2) 安全管理体制の構築・改善に関する事業者の支援活動の推進

国として、事業者への安全管理体制の構築・改善に関する支援活動を推進するべく、運輸安全シンポジウム、運輸安全セミナー等の開催、本制度に係る周知資料の作成・公表等により、今後も引き続き、本制度の一層の浸透・定着に努めていきます。

また、各業界団体その他関係機関と連携を図り、本制度の浸透・定着に向けた活動を効果的に行うよう努めていきます。

更に、事業者自らによる安全管理体制の構築・改善の取組を高め、支援していくため、例えば、

- ・ 事業者に対する運輸安全取組事例等の積極的な収集、効果的な提供体制の充実
- ・ 安全管理の取組が進んでいると認められる事業者に対する評価実施間隔を延長する措置の実施
- ・ 「ガイドライン」、「小規模事業者用ガイドライン」、「実施要領」等の継続的な見直し及び必要に応じた改正の実施

- ・ 評価の運用に関わる文書管理、評価実績に関わるデータ管理、地方局との連絡体制の整備等についての改善等の施策を引き続き検討していきます。

(3) 評価に係る技量の向上と体制の充実

公正かつ適切な評価の実施は、評価業務に従事する評価員の本制度に関する知識、技能、知見等の技量に委ねられるところが多いことから、評価員に対して実施している研修等の内容の見直し・改善、新規の教育・訓練の導入、評価を効果的に行うための参考事例等の情報の収集・共有の促進等、評価員の評価に関する技量の充実・強化を引き続き図っていきます。

特に、地方局職員に対する運輸安全マネジメント研修の充実及び合同評価の継続的な実施等、地方局職員の評価に関する技量を向上させるための取組を引き続き強力的に推進します。

7 学識経験者からのヒューマンエラー・マネジメント活動の紹介

ヒューマンエラー・マネジメント活動の紹介

ー組織における安全意識向上のための PDCA サイクルの実践ー

慶應義塾大学 理工学部 管理工学科

岡田有策

1. はじめに

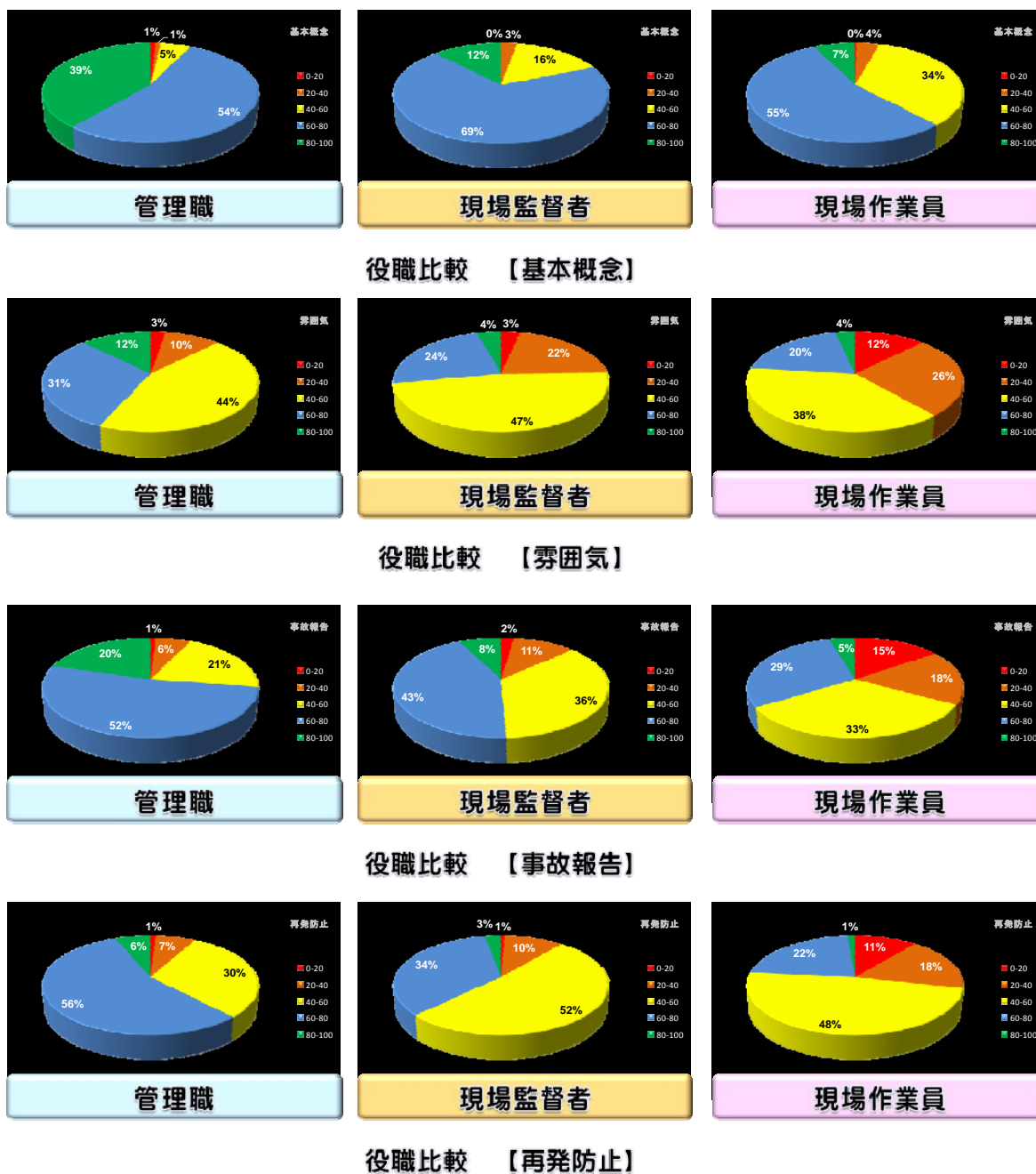
安全管理や品質管理上のトラブルを引き起こすヒューマンエラーを防止するための仕組み、すなわちヒューマンエラー・マネジメント・システムを確立することは、現在の企業・組織における重要な課題の一つである。ヒューマンエラーを防止するためには、過去におけるトラブルを詳細に分析し、そのトラブルの再発を防ぐ（再発防止）だけでなく、将来におけるトラブルの発生可能を抑制させること（未然防止）にまで拡張されなくてはならない。しかしながら、自らの組織のヒューマンエラー・マネジメントの現状を把握しなくては、組織の状態に合わない対策の導入・実施がなされ、対策が有効に機能しないことになりかねない。また、トラブルが発生した部署内だけでの対策に留まらず、組織全体に報連相されていき、各部署での活動に取り込まれていくことも重要である。そのためには、ヒューマンエラーに対する正しい理解、ヒューマンエラー防止活動の内容などが、特定の部署だけでなく、組織全体で共通認識されていなくてはならない。

すなわち、組織におけるヒューマンエラーに関わる安全管理活動に関する理解・意識の状態を把握し、その状態の改善を図ることで、組織における安全に対する風土・文化を醸成させることが、様々な安全管理活動の実質を高めることになる。そのためには、従業員すべての意識を把握し、その意識の根底にある、安全管理活動に関わる不信・不満要素を丁寧に改善し、従業員の満足度を高めていくことが重要である。

そこで、岡田研究室では、ヒューマンエラーに対する基本的理解、およびヒューマンエラー防止活動に関する調査項目（7分類 55項目、表1）によって、組織における従業員すべての意識を調査する方法を準備した。本稿では、その調査結果の一例と、その調査結果をもとに、現在いくつかの企業で実践している「安全意識向上のための PDCA」について紹介する。

2. ヒューマンエラーに関わる安全管理活動に対する意識調査結果

調査は、対象組織における従業員すべてを対象としており、その結果を、7つの分類毎に、まず図1のように、5つの階層に分けて評価を行う。図1にある企業において実施した一例を示す。この5つの階層において、赤色の階層が「全く理解していない、全く納得できていない」、橙色の階層が「ほとんど理解して



いない、納得できていない」、黄色の階層が「理解できていない、納得できていない部分がある」という回答を出した人たちである。もし、調査項目の内容を実施していない企業であるなら、この3階層しか現れないことになる。しかし、ほとんどの企業では、調査項目に関する安全管理活動は、(その活動内容の差はあるにせよ)実施されている。そのことは、図1における、すべてのグラフにおいて、「十分理解し、納得して活動している」という緑色の層、「理解し、納得し活動している」という青色の層が存在していることでわかる。

つまり、組織において実践されている安全管理活動に関して、組織内のコンセンサスがとれておらず、ある人たちは“しっかりと活動できている”と理解しているにも関わらず、他の人たちは、“活動はできていないし、どうしてそのような活動をするのかわからない”という状態にあるといえる。この点は、本社管理部門、現場監督者と現場作業員と比較するとよりその意識レベルの違いが明らかになる。たとえば、安全に関わる情報を報告しやすい雰囲気にあるかという内容に関する回答結果では、現場作業員では、監督者の2倍程度、「理解できていない」層がふくらんでいる。この原因としては、叱責による事後の効果を知らず、期待できないことが、叱責対象行為の代表である失敗行為を報告したくないという意識へとつながったと考えられる。叱責は悪いことではない。しかし、それは、叱責する相手が、叱責が自分の成長に寄与しているとか、叱責する人が自分の成長を期待しての行為であるといった認識を持ってくれないと意味がなくなってしまう。叱責によって、自分の弱点を客観的に知り、次への糧とできたという経験をもてれば、あのとき強く叱っていただいたおかげでという考え方を持つことができる。そうなれば、叱責されるようなことをしないようにとは思っても、叱責されるようなことを隠そうという意識が強まることにはならない。したがって、雰囲気に関する意識のずれを改善するためには、従業員を心理を考えた、丁寧な指導、コミュニケーションを図っていくことが必要である。特に、叱る相手だけでなく、叱っていない他の従業員の心理を考えていくことが大事である。叱られ慣れてない人間ほど、上述した叱られることへのネガティブな意識を持ちやすいからである。

また、インシデント・ヒヤリハット事象の収集に関しても、理解のずれは出やすい。たとえば、現場では、“対策がトラブル当事者の反省や、当事者を含む部署の意識改革だけになっている”といった理解をされてしまっていることが多い。これは、事象の収集において、報告内容が、単にどんな事象が発生したか、といった表面的にわかる情報だけになってしまい、現場レベルでの対応が

注意喚起・確認励行に偏ってしまっていることによる。

したがって、ヒヤリ・ハット事象の誘因・要因を的確に導くような体制に移行させ、実施対策が、現場の作業・活動を支援し、従業員の働きやすさを向上させることになるように仕組みを変えていくことが望まれる。

このように、意識調査を行うことで、各企業において、実施されている諸活動に対する現場レベルの理解・納得の状況を把握することができる。そのことで、安全管理部門や経営層との意識のずれも顕在化する。調査によって明らかになった意識のずれを、改善していくためには、上述したように、意識のずれの原因を丁寧に分析し、その原因を排除するような活動を実践していくことが必要である。

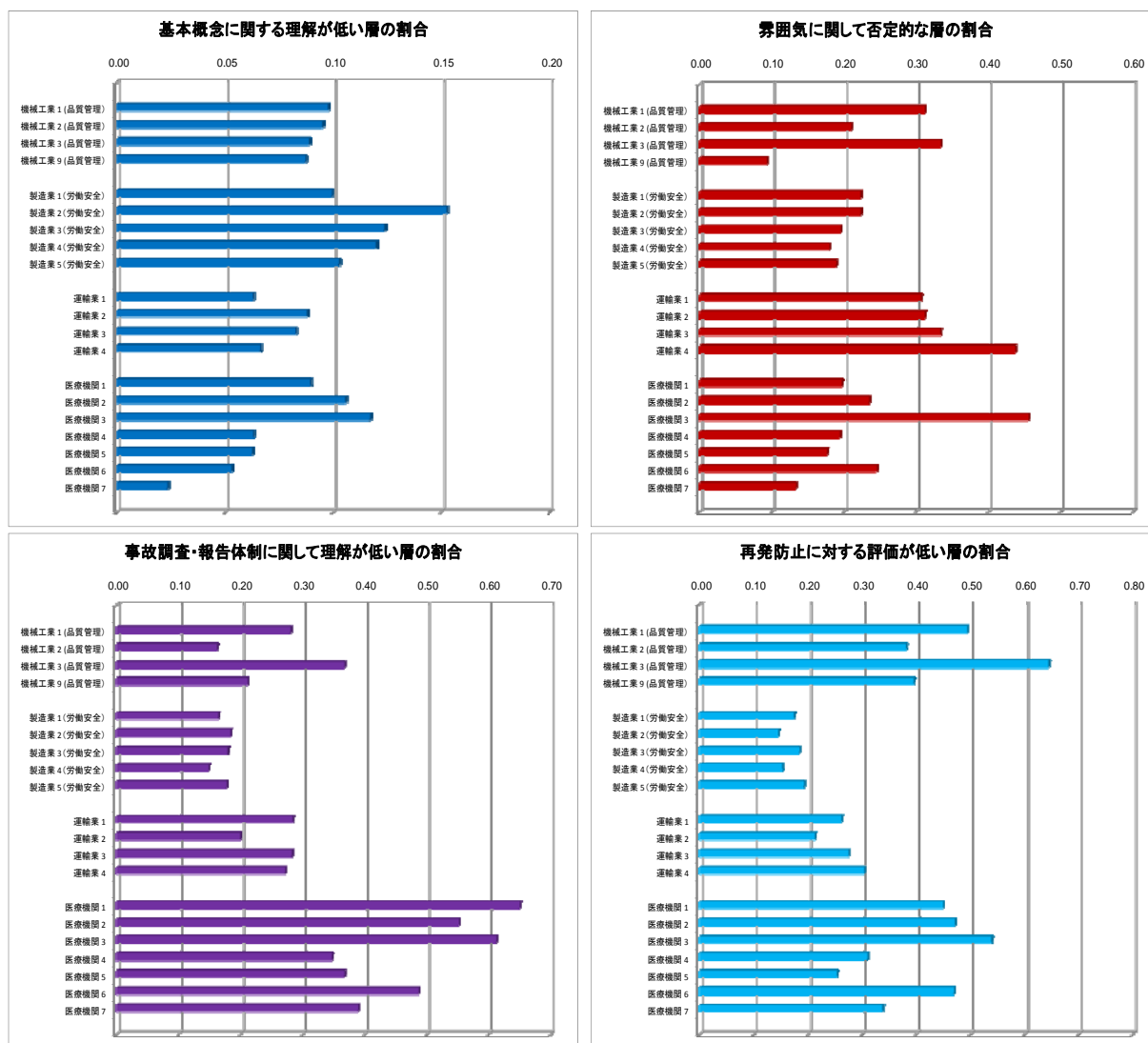


図2 安全意識調査結果の業種比較

なお、本調査、これまでに、製造業、運輸業、医療分野におけるいくつかの組織体に対して行ってきた。参考までに、各業界の組織において安全管理活動の理解が低い人たちの割合を、基本概念、雰囲気、事故調査、再発防止の4点に絞って、まとめたものを図2に示す。これらを俯瞰すると、①企業規模が小さいほど、全般的に安全活動に関する意識が低い、あるいは否定的な層が広がる、②顧客へのサービスを含む業種・部署では、エラーを個人レベルの問題事象と捉える傾向が強く、組織としての安全管理活動への理解が乏しい人たちが少なくない、③労働安全を対象とする組織では、安全管理活動への理解は高いが、機械安全レベルでの対応にウェイトが置かれやすいといった傾向が伺える。しかし、これらの傾向も組織・部署が異なれば違う特徴を示すことも多く、各部署の風土、各部署のトップの安全管理への取り組み方、管理者への安全研修の内容などによる影響も大きいと言える。

3. 安全管理活動に対する従業員の意識向上のためのPDCAサイクル

現在、安全活動に関する管理者と従業員との意識のずれを縮小させることを狙いとした、安全管理活動に対する従業員の意識向上のためのPDCAサイクルのフレームワークを作成している。この安全管理活動に対する従業員の意識向上のためのPDCAサイクルは、次の4つのステップを基本フレームとしている。

Step.1【Plan】 意識調査結果をもとに、行動計画を策定する。組織全体及び各部署における管理者と従業員の安全管理活動に対する理解・意識について調査し、差異が生じている活動を抽出し、その差異の生じた原因を抽出し、その結果をもとに意識のずれを縮小させるための課題・行動目標を各部署で策定する。

Step.2【Do】 Step.1で策定した行動計画を現場主導で展開していく。この際、計画された行動期間にとらわれず、現場の主観をもとに、随時行動内容の見直しも行っていくことが望ましい。つまり、小さなPDCAサイクルを部署単位で行うことを、このStep.2に包含する体制で行う。特に、次の5つに重点を置く。

《Followership》作業員およびチーム全体によるチームリーダー支援を行い、リーダー依存型の体質改善を図る

《Flat Organization》実施の主体・責任の明確化と、実施に関わる無駄な事務処理を排除する

《Fast Response》最前線の作業員からの提案・疑問を適宜集約する体制とすると共にそれに対する管理者側の対応の即時性を高める

《Frank Communication》ボトムアップ型のコミュニケーション体制を確立させ、最前線の作業員が考えるような仕組みにする

《Flexible Sense on Value》多様な価値観を踏まえた組織運営、管理者教育を行う

Step.3【Check】 部門管理者による行動計画の評価を行う。ただし、事故件数などの負の評価や、現場の感覚に合わない数値目標との照合などではなく、管理者および現場それぞれの主観に即した、現場中心型の評価を実践する。

Step.4【Action】 安全意識調査を再実施し、その結果をもとに、各部署で実践された活動全体を俯瞰した評価を行うとともに、組織の安全統括者により、次タームにおける組織としての戦略を決定する。この後、再び **Step.1** に戻り、決定された戦略に基づき、各部署は、あらためて活動計画を策定する。

現在、札幌市交通局、東武鉄道株式会社、東京地下鉄株式会社で、この PDCA サイクルに沿ったマネジメント活動を展開している。その中で、たとえば

- ◆ 計画段階（P）では、トラブル事象を、お客様の安全・安心に関する情報という位置づけにし、従業員のネガティブな意識の緩和に取り組む。
- ◆ 計画段階（P）では、現場作業員と本社とのコミュニケーション体制の見直しを図るとともに、安全部門による部署横断的な情報連携体制を構築する。特に、現場作業員の意見が言いやすい雰囲気、体制を視野にいれ、作業員の個性を踏まえた、多様なコミュニケーション方法の実践を検討する。
- ◆ 実行段階（D）では、従業員の働きやすさ、満足、誇りを高めるための活動が、ヒューマンエラーに関わる安全管理活動の本質であるとの啓蒙活動を広く行い、現場レベルで、4S 活動をベースに、業務改善、作業改善をヒューマンエラー防止と連動させるように進める。

- ◆ 評価段階（C）では、顧客満足評価と連動させ、安全管理活動の実践が、顧客満足を高めることが見えるようにする。[顧客満足があがることは、多くの従業員にとって、自らの仕事に対する矜持を高めることになる。そのことが、各種安全活動に対するさらなるモチベーション向上に寄与することが期待できる。]
- ◆ 改善段階（A）では、現場中心的な安全管理活動の実践体制を確立させ、安全管理活動が安全管理部門だけが行うものではないという意識をもってもらうとともに、各部門の現場の力を統合させ、企業全体の安全性向上につなげる仕組みへの移行を実践する。

といったことを、各現場の特徴、価値観などに即して、具体化させるようにしている。特に、現場管理者との議論の機会を設け、意見交換を行うことをもとに、現場が納得できる活動を計画・実践するように進めている。戦略レベルはトップが意思決定するが、戦術レベルは現場に委ねるという、戦略・戦術の棲み分けを行うことにより、現場からの積極的発案をより促進させている。

4. まとめ

ここでは、組織におけるヒューマンエラーという観点からの安全活動状態の認識・理解を評価した例を紹介した。作業環境・現場の風土・組織の文化といったことを改善していき、組織全体でトラブルを誘発させた人間の行動の背景にある要因を改善し、『トラブルにつながりやすい行動を、トラブルにつながりにくい行動へ』としていかななくては、ヒューマンエラーによるトラブルの発生可能性を下げることは難しい。

現場のモチベーションが低い対策は、どんなに効果が期待される対策でも機能しない。したがって、安全管理活動は、安心して働きやすい、働きがいのある職場をつくることを基本とするべきであると考えます。現場の理解や納得、満足に軸足を置いた安全管理活動を地道に継続していくことによって、従業員満

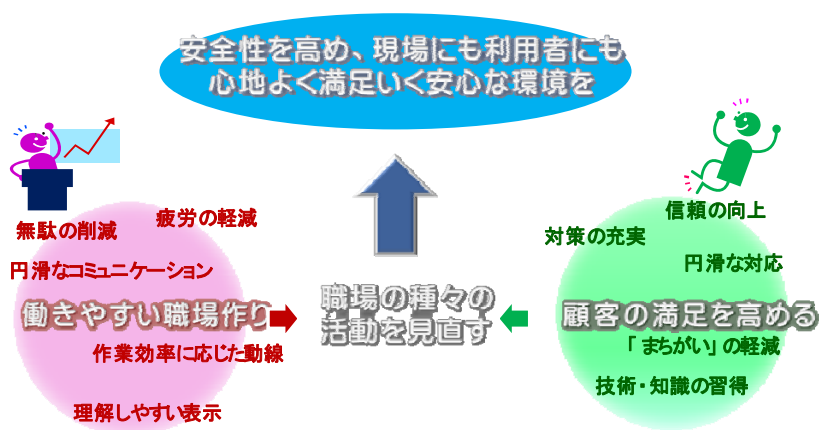


図3 安全・安心を社会に提供するために

足さらには顧客満足も高め、そして結果として安全に対する風土・文化が醸成されていく。今後も、現場中心、従業員満足という視点に立った安全管理活動の実施の支援を行い、少しでも社会における安全・安心に貢献できればと考えている。

表1 ヒューマンエラー防止活動に関わる意識調査に用いる項目(その1)

評価分類	調査項目
基本 概念	1 自分はヒューマンエラーをしないと思う。
	2 ヒューマンエラーはスキル(能力)が低いからだと思う。
	3 ヒューマンエラーを起こしたとき、できれば隠したいと思う。
	4 ヒューマンエラーの原因は、エラーを起こした人のせいだと思う。
	5 うっかり、ぼんやりは、本人の責任であると思う。
	6 本人の努力で、ヒューマンエラーはなくなると思う。
	7 ヒューマンエラーの防止対策は、ミスを犯さない人作りだと思う。
	8 ヒューマンエラーをしたとき、運が悪かったと思う。
	9 ヒューマンエラーやトラブル報告書を書くのは面倒で、必要最小限しか書かない。
	10 なぜ、トラブルになっていない事象の報告書まで書かされるのかわからない。
	11 ヒューマンエラーの研究をする学問分野があることは知らない
	12 安全やヒューマンエラーに関する講演や講習を受けたことがない
	13 ヒューマンエラーに関する調査は、時間のむだであり、できればしたくない
	14 ヒューマンエラーの分析の目的がわからない
	15 ヒューマンエラーの原因分析はしていない。
	16 再発防止だけしていれば十分である
	17 現在行っているヒューマンエラー防止活動で十分である
	18 他社のヒューマンエラー防止活動には興味がない
	19 ヒューマンエラー防止活動は、個人で考え、対処すべき問題だと思う
	20 ヒューマンエラーを、組織として、マネジメント(管理)する必要などない。あるいは、余裕がない

表1 ヒューマンエラー防止活動に関わる意識調査に用いる項目(その2)

評価分類		調査項目	
雰囲気	トラブルが発生した時、当事者がその報告をしやすい雰囲気であるか	21	あなたの部署では、ヒューマンエラーをした人を(理由を問わず)叱ることはない。
		22	あなたの部署では、エラーを起こしたことに(理由を問わず)懲罰を与えることはない。
		23	あなたの部署では、エラーを起こした人を、さげすむ風潮はない。
		24	エラーを報告し易い雰囲気がある。
		25	エラーやトラブルの原因追求が、「責任の追求」になってしまうことはない。
チェック体制	エラー防止のためのチェック及びチェック体制が工夫されているか	26	業務点検(確認)を行う際、ただ、し点を付けるだけのチェックにはなっていない。
		27	チェック項目に重み付け・重要度の差が付けられている。
		28	チェックリストが適切な規模(作業量)になっているか、定期的に管理している。
		29	業務点検(確認)の内容・項目について、定期的に見直している。
		30	チェックする人が作業内容・作業者の特性など、今の現場を熟知している。
		31	チェックする人と現場とのコミュニケーションが図られている。
		32	チェックミスと現場でのエラーとを区別している。
		33	チェックで発見したエラーやミスを現場に詳細にフィードバックしている。
		34	チェックする人の研修期間は十分にとられている。
		35	チェックする人のスキル(能力)の差はほとんどない。
事故報告	事故の原因調査が適切に行われているか	36	トラブル事例の分析が、トラブル当事者の報告だけをもとに行われることはない。
		37	管理者が自ら、トラブル発生現場に足を運んでいる。
		38	トラブル発生時点だけでなく、トラブルに至るまでのすべての作業の流れを調査している。
		39	ヒューマンエラーの要因(背景)まで、分析している。
再発防止	再発防止対策を十分検討しているか	40	直接要因だけでなく、間接要因、潜在要因まで調査できている。
		41	対策が、トラブル当事者の反省などになっていることはない。
		42	対策が、当事者を含む部署の意識改革だけになっていることはない。
		43	ヒューマンエラーの要因(背景)に応じた対策立案がなされている。
		44	トラブル毎ではなく、いくつかのトラブルの分析結果の集計をもとにした対策を検討している。
予防体制	ヒヤリハットなど軽微な事象まで含め、未然防止に向けて活動できているか	45	他者の対策を参考にしている。
		46	トラブル対策について、指導する部署が所内にある。
		47	ヒヤリハット事例が収集できている。
		48	定期的にヒューマンエラーを含む研修会・勉強会等を所内内部(職場内)で行っている。
		49	管理者だけでなく、現場作業員まで含めたヒューマンエラー教育が行われている。
戦略性	組織レベルでヒューマンエラー防止活動に対処しているか	50	トラブル・ヒヤリハットなどの事例及びその分析結果が、所内展開されている。
		51	管理者すべてが、ヒューマンエラー防止活動に関して、正しい認識を有している。
		52	同業他社はもちろん、他業種のヒューマンエラー活動の情報を積極的に集めている。
		53	ヒューマンエラーマネジメントに関して、意見を聞ける社外の人・会社とのつながりがある。
		54	ヒューマンエラーに関するリスクを的確に評価している。
		55	ヒューマンエラー・マネジメントの考え方が所内内部(職場内)での常識になっている。

8 参考資料

8. 1 運輸安全マネジメント制度の歩み

年月日	主な出来事
H17. 1. 22	日航機、千歳空港で管制指示違反トラブル
H17. 3. 15	東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故(竹の塚駅構内) (死者 2 名・負傷者 2 名)
H17. 3. 16	日航機、機内非常口扉の操作忘れトラブル
H17. 4. 22	ANK機、小松空港で管制指示違反トラブル
H17. 4. 25	J R 西日本福知山線列車脱線事故 (死者 107 名・負傷者 562 名)
H17. 4. 26	大川運輸踏切衝突事故 (スーパーひたちと衝突) (死傷者なし)
H17. 4. 28	近鉄バス磐越自動車道中央分離帯衝突転倒事故 (死者 3 名・負傷者 20 名)
H17. 5. 1	九州商船フェリーなるしお防波堤衝突海難 (負傷者 23 名)
H17. 6. 14	公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会設置
H17. 6. 23	知床半島観光周遊船乗揚海難 (負傷者 26 名)
H17. 8. 12	公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会中間とりまとめ公表
H17. 12. 2	運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会設置
H18. 3. 31	運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律 (運輸安全一括法) 公布

H18. 4. 1	国土交通省大臣官房運輸安全監理官等設置
H18. 4. 26	公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会最終とりまとめ公表
H18. 5. 12	安全管理規程に係るガイドライン公表
H18. 6. 22	安全管理規程に係る報告聴取又は立入検査の実施に係る基本的な方針案を運輸審議会に諮問
H18. 7. 1	国土交通省大臣官房運輸安全政策審議官設置
H18. 8. 3	安全管理規程に係る報告聴取又は立入検査の実施に係る基本的な方針案を運輸審議会答申、同方針策定
H18. 8～9	全国各地で事業者向け運輸安全マネジメント制度説明会開催
H18. 9. 5	公共交通等の安全に関するシンポジウム開催（東京）
H18. 10. 1	運輸安全一括法施行、運輸安全マネジメント制度導入 「運輸安全一括法に規定する安全管理規程に係るガイドラインの手引き」公表
H18. 10. 17 ～ 10. 18	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による初めての運輸安全マネジメント評価実施（評価実施事業者は西日本旅客鉄道株式会社）
H19. 4. 1	国土交通省大臣官房運輸安全監理官付首席運輸安全調査官設置
H19. 4～	各地方運輸局等における運輸安全マネジメント評価を本格的に開始
H19. 8. 29	輸送の安全に係るリスク管理モデル構築検討会設置
H19. 10～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 2 回目の運輸安全マネジメント評価開始

H19. 10. 23	公表資料「運輸安全マネジメント制度 1 周年を迎えて」公表
H20. 3. 5	運輸事業の安全に関するシンポジウム開催（東京）
H20. 8～	運輸事業者安全担当者対象の運輸安全セミナー随時開催
H20. 10～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 3 回目の運輸安全マネジメント評価開始
H20. 10. 24	公表資料「運輸安全マネジメント制度導入 2 周年を迎えて」公表
H20. 12. 1	運輸事業の安全に関するシンポジウム開催（東京）
H21. 3. 17	輸送の安全に係るリスク管理モデル構築検討会最終会議開催（周知資料「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方（自動車モード）」案とりまとめ）
H21. 6. 2	運輸審議会運輸安全確保部会にて小規模事業者ガイドライン「鋼索鉄道・索道事業者等における安全管理の進め方」案及び「小規模海運事業者における安全管理の進め方」案に対する意見聴取
H21. 6. 17	「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方（自動車モード）」公表
H21. 6. 18	「鋼索鉄道・索道事業者等における安全管理の進め方」及び「小規模海運事業者における安全管理の進め方」公表
H21. 10～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による 4 回目の運輸安全マネジメント評価開始
H21. 11. 13	公表資料「運輸安全マネジメント制度 3 周年を迎えて」公表
H21. 11. 26	運輸事業の安全に関するシンポジウム 2009 開催（東京）

H21. 12. 1	安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針の改正案を運輸審議会に諮問
H22. 3. 2	安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針の改正案を運輸審議会答申、同方針策定 「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性の更なる向上に向けて～」公表
H22. 4. 1～	国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による「運輸安全取組事例」の紹介サイトの本格運用を開始
H22. 4. 9	「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方 ～事故の再発防止・予防に向けて～（海運モード編）」公表
H22. 12. 1	運輸事業の安全に関するシンポジウム 2010 開催（東京）
H22. 12. 20	公表資料「運輸安全マネジメント制度の現況について」公表

8. 2 運輸安全マネジメント評価実施事業者一覧

平成 21 年 10 月から平成 22 年 9 月までの間、運輸安全マネジメント評価を実施した事業者は下表のとおりです。

モード	事業者名
鉄 道	JR北海道、札幌市、仙台空港鉄道、仙台市交通局、福島臨海鉄道、由利高原鉄道、長野電鉄、 のと鉄道、富山市、立山黒部貫光、太平洋石炭販売輸送、日本貨物鉄道、東京地下鉄、東京都、 東京急行電鉄、東武鉄道、京浜急行電鉄、小田急電鉄、京成電鉄、京王電鉄、御岳登山鉄道、 首都圏新都市鉄道、ゆりかもめ、東京臨海高速鉄道、横浜市交通局、相模鉄道、神奈川臨海鉄道、 秩父鉄道、筑波観光鉄道、関東鉄道、衣浦臨海鉄道、豊橋鉄道、名古屋市交通局、上飯田連絡線、 名古屋鉄道、伊豆箱根鉄道、西濃鉄道、樽見鉄道、西日本旅客鉄道×2、関西電力、近畿日本鉄道、 水間鉄道、阪神電気鉄道、西大阪高速鉄道、大阪市交通局、南海電気鉄道、大阪高速鉄道、京都市、 北近畿タンゴ鉄道、神戸市、比叡山鉄道、和歌山県、スカイレールサービス、四国旅客鉄道、 福岡市、西日本鉄道、北九州高速鉄道、筑豊電気鉄道、熊本市、岡本製作所、鹿児島市交通局
索 道	グリーンピア大沼、クアプラザピリカ、美幌町、興部町、網走市、安平町、ニュージャパン、 Northern Arc Resort 、中央バス観光商事、増毛町、中富良野町、上富良野振興公社、 北見都市施設管理公社、大辻産業、NPO 法人紋別市体育協会、グリーン・たきのうえ、 星野リゾート・トナム、ニセコビレッジ、旭川北インター開発公社、札幌ばんけい、気仙沼市、 東京美装興業、宮城蔵王観光、大生総業、新菱冷熱工業、田村市常葉振興公社、田子町、一戸町、 東北リゾートサービス、平庭観光開発、九戸村、青森市観光レクリエーション振興財団、 クリーンシステム平内、十和田湖ふるさと活性化公社、南部縦貫、八甲田ロープウェー、 八甲田パーク、蔵王温泉観光、蔵王観光開発、天童市牧野公社、尾花沢市、酒田市、藤里町、 秋田土建、南魚沼市、十日町市、クロスマイル、グリーンリフト、火打山麓振興、 糸魚川シーサイドバレー、上越観光開発、一本杉スキー場施設、浦佐スキー観光、 H R T ニューオータニ、国際スキー開発、赤倉温泉スキー場、銀嶺観光、赤倉観光ホテル、 赤倉スキー観光サービス、Mt グランビュー、オーハシアーキテクト、日本リフトサービス、 スノーリゾートサービス、志賀高原リゾート開発、木戸池温泉ホテル、熊の湯リフト、 斑尾高原リゾート、五竜、白馬村、白馬館、大糸、白馬アルプスホテル、菅平大松山開発、 シュナイダー索道合同会社、白馬さのさか、梅池ゴンドラリフト、岩岳リゾート、野沢温泉、 戸狩観光、白馬観光開発、シャトレゼリゾート八ヶ岳、ジェイ・マウンテンズ・セントラル、 クロスプロジェクトグループ、ハーレススキーリゾート、菅平峰の原グリーン開発、大町温泉観光、 梅池観光開発、ヤナバ、どんぐり、日本施設、特定非営利活動法人とりごえ、七尾市、金沢市、 小松市、医王アローザ、特定非営利活動法人あわすの、長田組、砺波五谷観光企業組合、黒部市、

		富山市、立山黒部貫光、奥只見観光、シャノン、荒井アンドアソシエイツ、新潟県観光施設、水上高原リゾート、御岳登山鉄道、休暇村協会、鈴木商会、晴遊閣大和屋ホテル、宝登興業、松商、中沢ヴィレッジ、P&C尾瀬、さくらリゾート、パルコール婦恋、五輪観光、草津観光公社、那須町、清里ハイランドパーク、豊根村、アタミ・ロープウェイ、大日、伊豆箱根鉄道、位山ふれあいの里、養老ロープウェイ、高山市、ねっとかわい、飛騨まんが王国、ひだ桃源郷、東和観光、レインボーライン、近畿日本鉄道、大阪緑風観光、城崎観光、西日本リゾート観光、神戸リゾートサービス、神姫バス、万場、栗栖野観光、湯村温泉愛宕山観光、マルア興産、びわ湖パレー、大佐山リゾート、三段峡ホテル、三段峡観光、グリーンピア蒜山、真庭市、いぶき、ソルファオダ、奥道後国際観光、芦北町、九重森林公園
自動車	バス	北海道中央バス、ミヤコーバス、ジェイアールバス東北、宮城交通、仙台市交通局、岩手県交通、京成バス、東急バス、立川バス、京浜急行バス、東京都交通局、国際興業、横浜市交通局、神奈川中央交通、小湊鐵道、茨城交通、名古屋市交通局、名阪近鉄バス、名鉄バス、三重交通、岐阜乗合自動車、しずてつジャストライン、阪急バス、大阪市交通局、京都市、神戸市、神姫バス、奈良交通、中国 JR バス、伊予鉄道、西日本鉄道、産交バス、鹿児島交通、いわさきバスネットワーク、鹿児島市交通局
	タクシー	札幌交通、京王自動車、グリーンキャブ、大和自動車交通、帝都自動車交通、白樺自動車、国際自動車【城南】、国際自動車【城東】、国際自動車【城北】、国際自動車【城西】、日本交通、平和交通、名鉄交通、名鉄西武交通、近江タクシー、近鉄タクシー、日本タクシー、福岡第一交通、
	トラック	札幌自動車運輸、東北トラック、東北福山通運、カメイ物流サービス、バイタルエクスプレス、第一貨物、新潟運輸、中越運送、トナミ運輸、第一運輸、パルライン、日本貨物急送、日本通運、ニヤク・コーポレーション、ディー・エイチ・エル・ジャパン、ヤマトグローバルエクスプレス、デイライン、多摩運送、郵便事業、日本郵便輸送、日本梱包運輸倉庫、東部ネットワーク、関東西部運輸、新晃、安房運輸、西武運輸、三国ロジスティクスオペレーション、ヤマガタ、ホクブトランスポート、芳賀通運、カリツー、名鉄運輸、近物レックス、西濃運輸×2、上組、愛知陸運、トナン輸送、サカイ引越センター、浪速運送、佐川急便、福山通運、岡山県貨物運送、九州西武運輸、南九州福山通運
海運	旅客船	苫港サービス、北海道ポート・サービス、エルム、北日本曳船、室蘭マリン・サービス、知床ネイチャークルーズ、尾田建設、石狩湾新港サービス、寿都町漁業協同組合、平成産業、ベルポートジャパン、稚内港運、津軽海峡フェリー、然別湖畔温泉ホテル、レイクリゾート、一映マリーン企画、西村組、酒井建設、野村水産、ビッグブルー、別海町観光開発公社、室港サービス、宏栄建設、堀清水組、松島ベイククルーズ、ニュー松島観光船、奥松島公社、

<p>旅 客 船</p>	<p>塩釜港船舶給水、くろしお、阿武隈ライン保勝会、磐梯観光船、山和商店、三橋漁親会、 シィライン、八戸通船、酒田湊観光企画、最上川三難所舟下り、最上峡観光開発、新潟水先、 十和田観光電鉄、田沢観光、奥阿賀観光、藤栄建設、柏崎観光汽船、信濃川観光開発、 日本海曳船、栗島浦村、佐渡汽船、尖閣湾揚島観光、北東工業、吉越商事、野尻湖定期船会社、 ホテル紅や、野尻湖レジャー・プロジェクト、ジェットストリーム、タカブランニング、 能登海上観光、能登金剛遊覧船、関電アメニックス、庄川遊覧船、池上、亀丸船舶、あみ幸、 船宿 あみ武、日の出屋、あみ新、船宿 小松屋、井筒屋、船宿 あみ春、鈴木屋、野田屋、 深川富士見、竹内釣船店、船宿 縄定、船宿はしや、辰金、船宿 なわ安、船宿 網長、つり清、 ゑびや、あみ清産業、船宿 田中屋、釣新、船宿 釣庄、船宿 三浦屋、石川釣船店、船宿 縄徳、 プレジャークルーズ、船宿 平井、中金、三河屋、ジリオン、荒井商事網さだ、あみ貞、 船宿 金子、船宿 丸長、南スタンリー、小笠原マリン、小笠原ツーリスト、船宿 あみ徳、 フィッシュアワールド、船宿 あみ元、船宿 あみ達、船宿 須原屋、船宿 吉野、船宿 船十九、 伊豆諸島開発、船宿 豆や、たかはし丸、ストリームマツモト、晴海屋、船宿 山田屋、 小笠原海運、東京ヴァンティアンクルーズ、東海汽船、岩田、屋形船 大山、船清、吉野屋、 船宿 内田、船宿 かみや、山口屋、船宿 あみ豊、船宿 あみ弁、船宿 岡田屋、船宿 まる八、 佐島マリーナ、湘南サニーサイドマリーナ、勝瀬観光、嵐山観光、相武、津久井振興、 宮ヶ瀬ダム周辺振興財団、つり幸本家、太田屋、濱進、葉山マリーナー、真鶴半島遊覧船、 片倉ポートマリーナ、湘南マリーナ、フェニックスマリン、横浜ベイサイドマリーナ、 ケムシーコーポレーション、あみ貞丸、正義丸、ピア・フォー、すずよし、東海、新井産業、京浜海上防災、 京浜海上、三浦海業公社、野毛屋、小柴丸、弁天屋、あさなぎ、米元釣船店、あい川丸、坂口丸、 平田釣船店、荒川屋、一之瀬丸、ミウラ総建、三崎観光、三浦漁港多目的利用推進協議会、 千葉ポートサービス、京葉港サービス、マリンサービス、つり船鈴栄丸、吉久、岩田屋、川口、 岩利、船宿 西栄、吉野屋、相馬屋、日立フィッシングセンター、常陽観光、ラクスマリーナ、 榛名商事、あさひ亭、江原、群馬県観光国際協会、甲子亭、しぶや、榛名観光ポートサービス、 榛名湖遊覧、湖畔亭、岡甚、加藤幸湖堂、湖潭、湖楽、常陸屋物産店、レストラン白樺、紫明堂、 中禅寺観光センター、中禅寺湖レイクサービス協業組合、東武興業、那須興業、鬼怒高原開発、 日本水陸両用車協会、富士五湖汽船、本栖湖遊船、しゅうすいや、白鷹、ジュピター、湖明荘、 中央ポート、さんすい、つちや、ファストネット、蒲郡海洋開発、ヒラノマリンサービス、 太平洋フェリー、K's マリンサービス、矢作川と三河武士フォーラム、山本通船、 シーエム ケイ カケヒ、由比港漁業協同組合、鳥羽市、益生小型運送、須賀利巡航船、大台町、 志摩市、鳥羽観光船協業組合、まるせい、神島観光船、かいげつ、海山漁業協同組合、 常神海中公園観光、名門太平洋フェリー、大阪屋形船、関西港湾サービス、新日本海フェリー、</p>
----------------------	--

<p>旅 客 船</p>	<p>静丸海運、大阪市建設局、大阪市港湾局、姫路ポートサービス、井高海運、多木商事、若竹海運建設、福井海運建設、坊勢汽船、海晃、高砂回漕、ダイヤモンドフェリー、ハリマ SHIPPING サービス、兵庫県湾岸開発、共栄組、玄武洞観光、ホテルアナガ、新丸菱海運、浜中興業、早駒運輸、谷口回漕部、ジェイ・オー・ビー、小江戸彦根、NKE、レークウエスト観光、白浜海底観光船、比井崎漁業協同組合、熊野川町ふれあい公社、中の島、契島運輸、江田島市、備後商船、雁木組、松村通船、瀬戸内医療福祉団、宮島遊覧観光、バンカー・サプライ、広島通船、尾道渡船、中国通船、宮本汽船、安浦漁業協同組合、矢田渡船観光、白鳥観光、隠岐汽船、水島通船、六口丸海運、豊浦汽船、牛窓町緑の村公社、砂田船舶、植田曳船運輸、さかもと海上交通、六島航路、関釜フェリー、オリエントフェリー、阿知須運輸、井森工業、海洋工業、上関通船、山陽マリン、しゅうなんポートサービス、萩八景遊覧船、浜田組、観音寺市、本島汽船、備讃フェリー、直島漁業協同組合、五栄海陸興業、三豊市、直島町、小豆島フェリー、広島汽船、四国機器、雌雄島海運、オーシャントランス、松茂町、新町川を守る会、伊島連絡交通事業、鳴門観光汽船、うずしお汽船、大歩危峡観光遊船、海陽町、鳴門市、三島ポートサービス、よし正、マルーン、えひめ南汽船、樽井旅館、沢田青果、愛南町、シーセブン、くるしま、宮窪漁業協同組合、うめたこ、むらや、大洲市観光協会、愛媛ポートサービス、真鍋酒店、伊藤船舶食品、奈半利町漁業協同組合、岩城建築設計事務所、四万十川観光開発、須崎市、高知県、酒井船具商会、なぎさ海運、九州芝浦通信機、阪九フェリー、博多港サービスセンター、玄海マリーナ、宮川運送、九州郵船、郵正丸、江崎海陸運送、九州商船、勝本町漁業協同組合、黒島旅客船、鷹島汽船、竹山運輸、大村湾観光汽船、芦北漁業協同組合、パールライン観光、七城町振興公社、ベルポートジャパン、湯島商船、だいわ観光、川口漁業協同組合、蒲江交通、シークルーズ、水俣市漁業協同組合、木野村ヤンマー、関崎交通、やま丸、佐伯市、津港建設、ブルーアース大分、松原ダム遊覧観光、サンテツ、大入島観光フェリー、宮崎カーフェリー、磯八商会、武岡フィッシング、笠沙恵比寿、シーラインワールド、天長フェリー、波戸汽船、五島産業汽船、海寿水産、昌和建設、南九、鹿児島船舶塗装工業所、コスモライン、鹿児島商船、ジェイ・オー・シー、鹿児島市、新日本石油マリンサービス、塩田酒造、山畑運送、九商ポートサービス、宮古フェリー、博愛国際交流センター、はやて海運、宮古島東急リゾート、セルリアンブルー、メディカプロデュース、座間味村、那覇タグサービス、ケラマ真珠、ケラママリン企画、ケラマブルー、福山海運、石垣島ドリーム観光、波照間海運、ジェットインターナショナル、久高海運、ホテルマネージメントジャパン、リゾートエンタープライズ沖縄、シブス、沖縄観光コンベンションビューロー、大神海運、グローバルネットワーク、海洋開発工業、二期リゾート、伊計島総合開発、知念海洋レジャーセンター、その他個人事業者 383 者</p>
----------------------	---

貨物船	<p> 渋田タグボート、水嶋海事工業、松前海運、鶴見サンマリン、イイノガストランスポート、 南明興産、日鐵物流、榎本回漕店、新和内航海運、伊豆七島海運、服部回漕店、房州物流、 大川海運、中央航運、光隆海運、衣浦三河船舶協業組合、由良海運、センターマリン、大泉物流、 三洋海運商事、大佑海運、静丸海運、アジア建設工業、関電エンジニアリング、昭陽汽船、 関西港湾サービス、盛幸海運、神鋼物流、山竹興業、プリンス海運、栄康海運、海洋汽船、 秋山造船、明德海運、山一興業、導海運、丸辰商会、丸岡海運、栄昇海運、大晴海運、 柴田海運建設、高洋海運建設、千鳥海運、大一海運、中央港運、天神海運、実徳海運、義勇港運、 新井海運、双和航運、五光海運、加藤海運、福神海運建設、親和物流、三栄海運建設、 サンキュウリマテック、進栄海運建設、大竜海運、鮎崎石油販売所、岡田石材、西本汽船、 隠岐島内航海運協業組合、岡山海運、栄吉海運、富士海運、西部タンカー、新菱海運、豊栄海運、 東海運、オーシャントランス、大洋海運、小山海運、ナミカタ工業、伊藤鋼材、寿海運、共栄海運、 日本ガスライン、芸予産業、明和興産、馬越海運、信正海運、護享汽船、秀栄汽船、中村汽船、 海鳳海事、松栄、矢野海運、吉賀海運、日本産業海運、グリーン SHIPPING、邑本興産、仁徳海運、 佐世保マリン・アンド・ポートサービス、エムエスケイ、丸光商事、鶴崎海陸運輸、井本海運、 大分共同海運、共同組海運、湧川運輸、大雄工業、その他個人事業者5者 </p>
航空	<p> 北海道エアシステム×2、アイベックスエアラインズ、スターフライヤー、ジャルウェイズ、 日本航空インターナショナル、日本貨物航空、フジドリームエアラインズ、天草エアライン、 ジャルエクスプレス×2、エアーネクスト、オリエンタルエアブリッジ、日本エアコミューター、 スカイネットアジア航空、日本トランスオーシャン航空、琉球エアーコミューター </p>

※ ×2と記載している事業者は、期間内で2回評価を実施した事業者です。

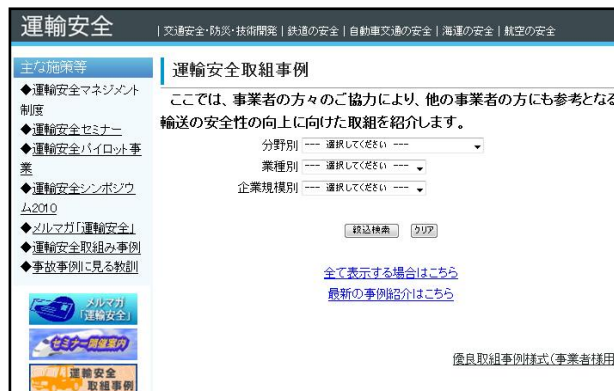
8.3 運輸安全情報の提供に関する取組

現在、国土交通省では、運輸安全マネジメント評価の実施等を通じて知り得た運輸安全情報の中で、事業者における安全性が向上した事例、取組に苦慮された事例等を把握し、事業者の了解のもと、国土交通省ホームページの専用情報サイトで、周知・公表してきました。

アドレス：

<http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/List.html>

又は、国土交通省ホームページの『運輸安全政策』から運輸安全取組事例バナーをクリック



更なる運輸安全取組事例の情報発信を充実・強化を図るため、当該取組事例に関する運用を拡大し、平成22年6月から事業者の皆様の方の自らの取組事例のご投稿についても常時受け付けることとしています。

ホームページの投稿用様式に所要の事項を記入の後、ご提供いただいた取組事例は、当室にて内容を確認したうえで、国土交通省ホームページの専用情報サイトで周知・公表しています。

今後も、皆様の安全に関する取組事例をご提案いただきたく、ご協力をよろしくお願いいたします。

<参考>

【取組事例情報送付先】

国土交通省大臣官房運輸安全監理官室

企画第2係あて、又は、評価担当運輸安全調査官あて

T e l : 03-5253-8111 (内線 22054 : 企画第2係)

M a i l : g_MST_UAK@mlit.go.jp

8. 4 運輸安全取組事例集

事業者の皆様のご協力により、他の事業者の方にも参考となる輸送の安全性の向上に向けた取組を以下のとおり紹介します。



また、記載された取組事例以外については、国土交通省ホームページにある運輸安全取組事例に掲載しています。

URL: <http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/List.html>

事業者における取組事例一覧

項目	事業者名	取組概要	頁
安全重点施策	国際興業(株)	バス床面等への注意喚起ステッカー貼付による事故防止	54
	日鐵物流(株)	海上漏油事故防止のための設備改造等	55
	信楽高原鐵道(株)	軌道安全管理への簡易軌道検測器の導入	58
情報伝達・コミュニケーション	小田急バス(株)	家族の理解と協力を得ながら社員の安全意識を向上	59
	日本通運(株)	過去の事故災害事例の全社的情報共有・活用	60
	東京急行電鉄(株)	現業職場への『事故情報専用モニター』の設置	62
	小田急電鉄(株)	社内及びグループ企業における部門横断的な取組みの推進	64
	日の丸交通(株)	一人一人に働きかけ、自主性を引き出す教育・指導	67
事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用	神戸電鉄(株)	運転の安全に係るリスク情報等の積極的な収集と円滑な共有	69
	興和海運(株)	自社保有船の運航実態を踏まえたヒヤリ・ハット情報の分析と共有	71
	全日本空輸(株)	リスク管理手法を活用した不安全事象の再発防止・未然防止	73
	(株)ニヤクコーポレーション	「なぜなぜ分析」等を用いた事故の根本原因究明と再発防止策	75
	岩手県ハイ・タク交通共済協同組合	ドライブレコーダー映像活用及び乗務員指導方策	77
	西濃運輸(株)	事故情報を有効に活用した再発防止対策	78
	東武鉄道(株)	駅構内におけるヒヤリ・ハットマップの作成	80
関係法令等の遵守	太平洋フェリー(株)	コンプライアンスのヘルプラインの増設	84
教育・訓練	(株)イコース	移動式シミュレータを活用した内航船員教育訓練の実施	85
	帝都自動車交通(株)	ドライブレコーダーを活用した急発進・急停止減少プロジェクト	86
	東京都交通局	乗務員研修用ハザードマップの作成	88

	三重交通(株)	事故情報等を活用した専任の添乗指導員による教育指導制度の創設	89
	御在所ロープウェイ(株)	限られた人員内での技術業務知識の習得とスキルアップ	91
	洛陽交運(株)	「いきいき運転講座」を活用して高齢乗務員の安全教育	93
	アイジーアールいわて銀河鉄道(株)	直轄施工による設備保守訓練線の敷設とそれを活用した鉄道技術の継承	94
	名阪急配(株)	独自に作成した資料を用いた乗務員の安全教育	96
	相模鉄道(株)	過去に発生した鉄道事故を風化させないための取組み	98
	京王電鉄(株)	乗務員個々の管理・指導及び教育・訓練の体制・仕組みの強化	100
	松島湾内旅客船航路事業者連絡協議会	複数事業者合同での安全への取組み	102
	(株)ダイヤモンドフェリー	操船シミュレーション及び安全に関する各種マネジメントシステムの導入	105
	飛騨森林都市企画(株)	着任者教育の充実等ハード、ソフト両面に於ける安全対策の推進	108
内部監査	京成電鉄(株)	グループ企業間での内部監査員スキルアップ等に向けた取組み	109

業 種	バス
取組分野	安全重点施策の確実な実施等
テーマ	バス床面等への注意喚起ステッカー貼付による事故防止
取組の狙い	発進、停止、急制動時の車内転倒事故等の防止
具体的内容	<p>1. 平成 21 年 8 月から、全てのバスの床面、座席背もたれの背面、優先座席の側面に「ドアが開いてから席をお立ちねがいます」と記載したステッカーを貼付し、高齢者等による、停止時、急制動時の転倒事故等の防止を図っています。</p> <p>併せて、運転士に対しては発進時、スムーズな発進等の徹底を図るとともに、車内放送についても、従来の「バスが停止してから」を「ドアが開いてから」に変更し、乗客が落ち着いて乗り降りするような車内の雰囲気作りを心がけています。</p> <p>2. なお、床面へのステッカー貼付にあたっては、滑りにくく、剥がれにくい材質を選定するとともに、見えやすい色の採用に留意しました。</p>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>注意喚起ステッカー(床面)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>注意喚起ステッカー(優先席側面)</p> </div> </div>
取組の効果	<p>お客様同士で「ドアが開いてからでいいのよ。そこに書いてあるでしょ。」との声かけも聞かれるようになり、降車時に乗客が席を立つタイミングも遅くなる傾向にあります。</p> <p>発進、停止、急制動時の車内事故のデータについては、今後収集分析の予定です。</p>
事業者名	<p>国際興業(株)</p> <p>(連絡先:管理部管理課 電話 03-3273-1132)</p>


業 種	海運(貨物)
取組分野	安全重点施策の確実な実施等
テーマ	海上漏油事故防止のための設備改造等
取組の狙い	船舶への燃料補給時等にヒューマンエラーが起きても設備面での対策により海上漏油事故を防止する
具体的内容	<p>1. 日鐵物流(株)では、ヒューマンエラーによる漏油事故の可能性を極力排除するため、以下の設備面での対策に取り組んでいます。</p> <p>これはヒューマンエラーをゼロにすることは困難とし、設備面での事故防止策をトップマネジメントの判断により推進したものです。コストについては用船の船舶を含め当社が負担することとしています。</p> <p>但し、設備面での対策への過度の依存は危険ですので、あくまでも手順書通りの対策実施を基本としています。</p> <p>①船舶への燃料油の補給時、誤ってタンク容量を超える燃料油を搭載しようとした場合の警報装置の設置</p> <p>②主油タンクから船首部油タンクへの燃料油移送時、誤ってタンク容量を超える油を移送しようとした場合の移送ポンプ自動停止装置又は主タンクへの油戻りラインの設置</p> <p>③船底ビルジの廃油貯蔵タンクへの移送時、誤ってタンク容量を超えるビルジを移送しようとした場合の移送ポンプ自動停止装置の設置</p> <p>④緊急時用の船内排水装置を誤って作動させようとした場合であっても船底のビルジが排出されないように、排出ポンプの作動ロック装置の設置</p> <p>2. 上記の対策は、当社保有船のみならず、当社がオペレートする全ての船舶に対して実施することとしており、本年1月から順次改造工事に着手、本年度中の完了を目指しています。また、上記漏油事故対策の普及について、関係造船所への働きかけを行っています。</p> <p>3. なお、上記の漏油事故対策の他、船舶の運航に係る事故を防止するため、専門の教育指導会社に委託して、保有船及び全てのオペレート船を対象とした乗船診断・指導(レーダー解析等各種航海計器の利活用、安全指導等)を行っています。また、診断</p>

	の結果は各船別に報告書としてとりまとめ。)を順次実施しています。
取組の効果	平成 21 年は、これまで海上漏油事故は起きていません。
事業者名	日鐵物流(株) (連絡先:海運事業部 運航部 電話 03-3553-1856)

(別添)海上漏油防止対策図

部署	システム図
<p>① 船体付き重油タンクのエア抜き管 (補油時の漏油防止)</p>	
<p>② 船首部重油タンクへの重油配管 (船内での燃料油移送時の漏油防止)</p>	
<p>③ 廃油貯蔵タンクへの移送管 (ビルジ移送時の漏油防止)</p>	
<p>④ 危急ビルジライン (船底ビルジの漏油防止)</p>	

業 種	鉄道・軌道
取組分野	安全重点施策の確実な実施等
テ ー マ	軌道安全管理への簡易軌道検測器の導入
取組の狙い	事業規模、実施頻度等との見合いで、従来、自動化が難しかった定期的な軌道の安全管理業務に、簡易軌道検測器を導入することにより管理手法の高度化と業務の合理化を図る。
具体的内容	<p>1. 鉄道の軌道検査は年 1～2 回程度の頻度のため、大型の自走式軌道検測車を自社で保有し、その結果をコンピュータ処理することは、中小規模の事業者では困難です。</p> <p>こうした中で、信楽高原鉄道(株)では、従来、手作業で行っていた軌道(線路)の検査業務に簡易検測器を活用し、データ処理の電算化を通じて、検査データの有効活用を図っています。また、業務の合理化にも役立てています。</p> <p>2. 簡易軌道検測器を用いることによるメリットは以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・分岐器部を除き、全て自動でデータの取得が可能となり、軌道状況を連続的かつ視覚的に判断することが可能となり、保守管理業務が効率化されます。(軌道検測結果のチャート化) ・列車動揺と軌道検測結果を軌道検測チャートに併記することにより車両要因要素も含め、総合的な保守管理が容易となります。 ・沿線災害時の目視確認による要注意箇所(倒木、浸水、構造物等)を軌道検測チャートに併記することにより、一つの資料上で総合的な視点から素早い判断と対応が可能となります。
取組の効果	<p>過去の軌道状況との変化比較等を通じて、安全管理業務がより確実に行えるようになりました。</p> <p>また、データに基づき軌道保守工事の優先的施工の種別や箇所延長が判断出来るようになりました。</p>
事業者名	<p>信楽高原鉄道(株)</p> <p>(連絡先：業務部施設課、電話0748-82-3391)</p>

業 種	バス
取組分野	社内情報伝達及びコミュニケーションの確保
テーマ	家族の理解と協力を得ながら社員の安全意識を向上
取組の狙い	社員の家族に公共交通事業に従事する社員の社会的立場を理解してもらうことにより、飲酒撲滅等に向けた家族の協力を得るとともに、社員自らも家庭の一員として事故防止の重要性を再認識する
具体的内容	<p>1. 小田急バス(株)では、3年前から毎年12月に社長から社員及びその家族宛に公共交通事業に従事する社員の社会的立場を訴え、家族の協力をお願いする手紙を送付しています。</p> <p> 昨年、手紙と併せて、登校中の事故で子供を亡くしたタレント「風見しんご」氏の講演記録を送付しました。なお、当該講演記録は、専門家による朗読を CD 化し、各営業所の講習会で社員教育に活用しています。</p> <p> 本年は、交通刑務所に収容された人達の反省文を記載した小冊子を、社長の手紙と併せて送ることとしています。(写真:警視庁作成)</p>  <p>2. また、本年 6 月からは、携帯型のアルコール検知器を社長以下、社員全員に貸与しました。出勤後・点呼時のアルコール検知に加えて、出勤前に家庭でアルコール検知を行うこととし、飲酒運転撲滅に向けて社員の安全に対する意識付けを図っています。</p> <p>3. さらに、本年 12 月からの年末年始安全運動に向けて、社員の子供たちを対象とした安全ポスターを募集し、当該ポスターを社内に掲載するとともに、表彰を行うこととしています。</p>
取組の効果	平成 20 年度、48 件あった出勤後・点呼時のアルコール検知反応件数が、携帯型のアルコール検知器を貸与した本年 6 月以降は大きく減少しています。(11 月 20 日時点で 4 件)
事業者名	小田急バス(株) (連絡先:運輸部 安全管理・教育担当 電話 03-5313-8217)

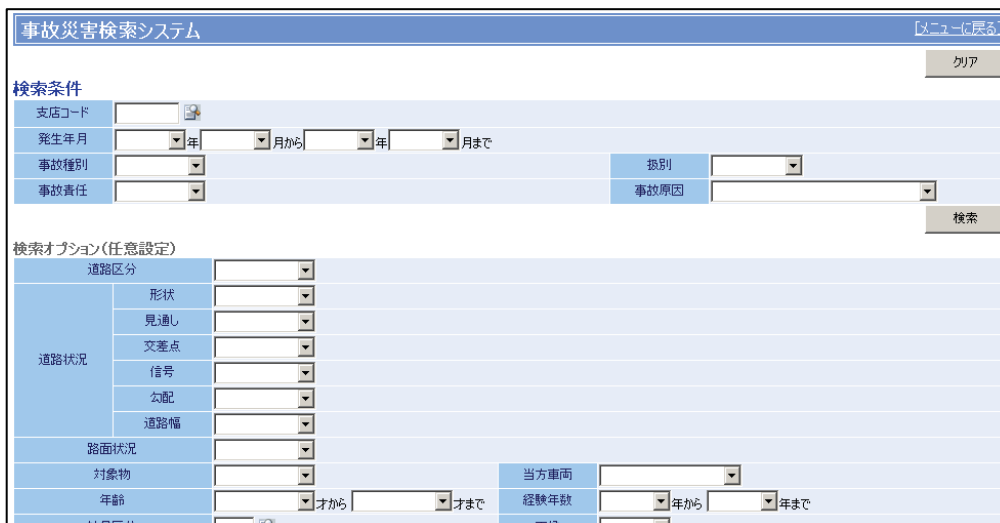
業 種	トラック
取組分野	社内情報伝達及びコミュニケーションの確保
テーマ	事故災害検索システムの整備・運用
取組の狙い	過去の事故災害事例の全社的情報共有・活用
具体的内容	<p>1. 過去の事故災害事例を整理・データベース化し、社内イントラに「事故災害検索システム」として、全社的に情報共有・活用するしくみを策定しました。</p> <p>2. このシステムは、発生現場で直接入力し、他支店で発生した事故災害事例を発生年月、事故原因、事故種別などの項目で、検索・抽出できるようになっております。</p> <p>3. 全国の支店の各課所では、月2回、支店から与えられたテーマや各課所で独自に設定したテーマに応じて、検索システムで事故事例を検索・抽出し、小集団活動として再発防止に向けた事例研究を行っています。また事例研究の優秀事例は本社で開催する全国安全衛生大会にて、全社的な展開を図っています。 (検索システムのイメージは別添参照。)</p>
取組の効果	2008年11月のシステム稼働後、2009年1月から事故災害発生件数が対前年同実績よりも大幅に減少に転じています。(前年比約15%減)
事業者名	日本通運(株) (連絡先:業務部 電話 03-6251-1435)

「事故災害検索システム」イメージ

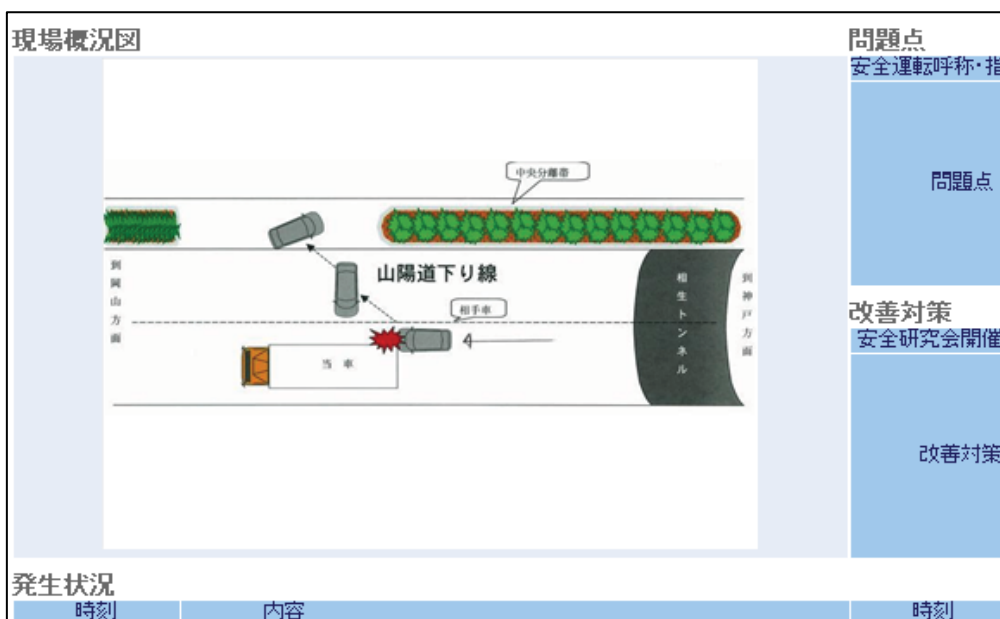
(メインメニュー)



(入力画面)

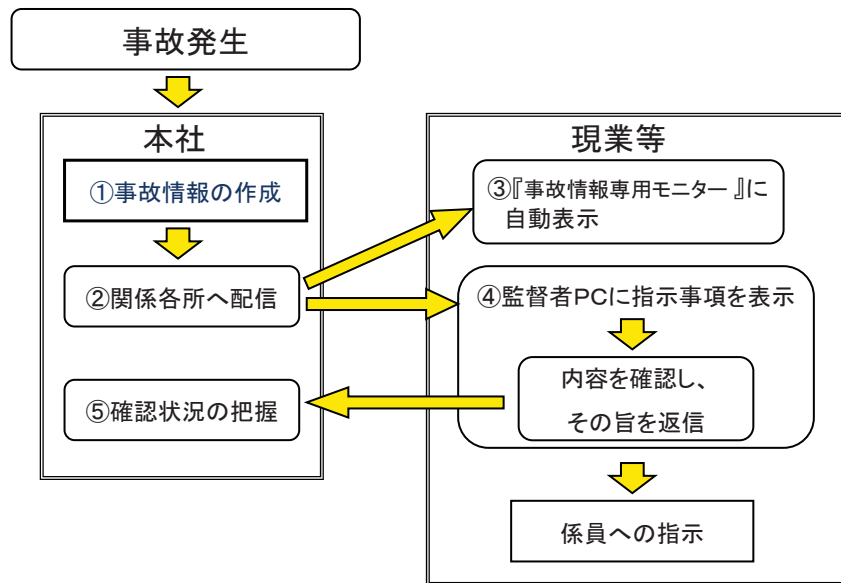


(事故事例画面)



業 種	鉄道・軌道
取組分野	社内情報伝達及びコミュニケーションの確保
テーマ	現業職場への『事故情報専用モニター』の設置
取組の狙い	事故発生時に緊急に周知徹底すべき事項などの、本社から現業部門へ迅速かつ正確な情報伝達
具体的内容	<p>1. 事故情報の確実な伝達</p> <p>事故が発生した場合、関係する係員がその情報を迅速かつ正確に共有し、再発防止策に活かすことが重要です。</p> <p>以前は、事故の内容により、関係する職場や係員に対し書面や口頭で伝えられていましたが、書面の場合は迅速性に欠け、口頭の場合は正確性に欠ける傾向にありました。そこで事故発生時に緊急に周知徹底すべき情報を、社内ネットワークを通じて本社と各乗務職場および技術職場（車両・工務・電気部門）の専用モニター（液晶TV）をつなぎ、本社で作成した情報を各職場へ配信して専用モニターに表示、各職場の関係する全係員が「迅速かつ正確」に、事故情報を確認できるシステムを平成 19 年7月構築し活用しています。</p> <p>専用モニターに掲示する情報は、事故の発生状況や原因・対策などについて、要旨を端的にまとめ、写真やイラストを入れるなど、見る人が理解しやすいものになるように心がけており、事故の再発防止に役立っています。</p>

事故情報配信の流れ





2. ヒヤリ・ハット情報、過去の自社・他社の事故情報等の発信・周知

上記1. の情報に加え、各部のヒヤリ・ハット情報や過去の事故・輸送障害等の事例(電気部障害カレンダー、工務部3分間振返り等)を季節要因など勘案してトピック的に紹介し、事故の未然防止・再発防止に向けた注意喚起を促しています。

また、他社の事故等の情報についても、自社への影響等を勘案して、情報発信しています。

3. 職場教育への活用

上記情報は、事故防止のための情報共有のみならず、各職場の創意工夫により職場教育等にも活用しています。

取組の効果

- ・事故等の概要、原因、対策等を迅速かつ詳細に周知することにより、同一事象の再発防止・未然防止に寄与。
- ・過去の重大事故等の風化防止に寄与。
- ・配信情報を活用し、各職場の主体的事故防止の活動(事故防止運動、職場研修等)が活性化。

事業者名


東京急行電鉄株式会社 鉄道事業本部 安全推進委員会

業種	鉄道・軌道
取組分野	社内情報伝達及びコミュニケーションの確保
テーマ	社内及びグループ企業における部門横断的な取組みの推進
取組の狙い	各部門間で情報交換や他部門業務の体験等を行うことにより、社内及びグループ交通事業者とのコミュニケーションを強化する。
具体的内容	<p>小田急電鉄(株)では、社内及びグループ交通事業者16社(索道、バス、タクシー、船舶)との間でコミュニケーションを強化するため、以下の取組みを実施しています。</p> <p>1. 小田急電鉄内では、2008年度から、安全統括管理者、関係各部長、現業部門の安全担当者が参加し、全運行区間を三つのエリアに分けてエリアごとに、毎月「エリアミーティング」を開催し、情報交換を行っています。こうした部門間のコミュニケーションが、次のようなエリア・部門を越えた自発的な取組みにつながってきています。</p> <div data-bbox="922 584 1401 864" data-label="Image"> </div> <p>①複数の駅と電気部との間で、信号機器を扱う側(信号扱者)の機器に関する疑問を、メンテナンスする側(電気部)が答えていくというスタイルの研究会を開催し、信号扱者の知識向上と相互理解を促進</p> <p>②複数の駅と電車区・車掌区との間で、合同車両入換合図訓練を行い、万一、出入庫用の信号機にトラブルが発生しても、迅速に対応できるよう準備</p> <p>③複数の駅と車掌区との間で、出発指示合図を出す側(駅係員)と扉を閉める側(車掌)の視点を相互に確認するなど、お互いの業務を体験する機会を設け、相互理解を促進</p> <p>④複数の駅と車掌区との間で、列車出発時の安全確認に係る合同訓練及び意見交換会を行うとともに、社内新聞発行などを通じ、情報伝達、コミュニケーションを促進</p> <p>【①～④について、別添参照】</p> <p>2. また、グループ企業間でも、2008年度から、小田急グループ交通事業者安全統括管理者会議を新たに開始し、グループ内での情報交換や安全マネジメントに係る合同勉強会を実施しています。これを契機として、2009年度は、グループのタクシー会社と「踏切保安装置の仕組みや万一車両が踏切内に閉じ込められた時の対応」についての説明会が実施されるなど、グループ企業ならではの合同の取組みにもつながってきています。</p> <div data-bbox="1007 1576 1401 1832" data-label="Image"> </div>
取組の効果	社内他部門やグループ企業との交流体験は、グループ企業内の風通しを

	良くし、自分が担当する仕事の他部門への影響を理解するのに役立つとともに、会社全体のことを考えて行動するという社員の姿勢作りにも役立っています。
事業者名	小田急電鉄(株)安全・技術部 安全マネジメント担当 (連絡先：電話 03-3349-2371)

小田急電鉄(株)における部門横断的取組み(例)



業 種	タクシー
取組分野	社内情報伝達及びコミュニケーションの確保
テ ー マ	一人一人に働きかけ、自主性を引き出す教育・指導
取組の狙い	乗務員とのコミュニケーション強化と、乗務員の自主的な安全活動を定着させ、安全を実現する職場風土を醸成する。
具体的内容	<p>1. 日の丸交通(株)では、「全体を対象にして教育や指導を行っても、なかなか一人一人に響かない」という思いから、グループワークを中心に事故防止のための教育指導を進めています。また、一人一人の自主性を引き出すよう工夫を重ね、現在では各グループがそれぞれに現場から上がってきた事柄からテーマを選定し、取り組みを進めています。09年度からは3年間の事業計画（いるからプロジェクト※1）を立て、毎年前年比20%の事故削減を、そして3年で半減を実現すべく取り組みを進めています。</p> <p>※1 「いるからプロジェクト」</p> <p>「交通事故の被害者の方にも、お客様にも、自分自身にも、無事に帰ってくることを待っている人がいる」「自分自身、仲間、家族、友人、そしてお客様とその周りに存在する大切な方々・・・待っている人と笑顔で会うために」との意識付けに取り組むプロジェクトです。</p>  <p>2. 具体的には、営業所をそれぞれ4課に分け、その中に8~10人程度で構成されるグループを10グループ程度配置し、グループ単位で与えられた安全に係るテーマに関しブレインストーミングを行います。こうして出された様々な意見・アイデアをKJ法※2を用いながら、グループ毎にとりまとめ、その結果をスローガンとして点呼場に貼りだしています。</p> <p>※2 「KJ法」</p> <p>ブレインストーミング等でカード化された多くの意見・アイデアをグループ化し、論理的に整序して問題解決の道筋を明らかにしていくための手法。文化人類学者、「川喜田二郎」氏の考案。</p> <p>グループワークを立ち上げた頃は、会社側でグループワークの準備をし、リーダーをサポートしていましたが、現在は、開催前月にリーダーを集め方針を打合せ、あとは各リーダーに任せられています。</p> <p>事故惹起者のデータや入社年数などに応じた階層別の研修カリキュラムを作成し、個々の乗務員にあった教育を進めています。</p>


	<p>なお、教室も畳の部屋から机と椅子の部屋に改装するなど事務所環境を整備、管理要員の増強・養成も進められています。</p> <p>3. また、一人一人に働きかけるという意味で、運行管理者・整備管理者・乗務員が一体となって「個別点呼」を実施し、管理者と乗務員のコミュニケーションの強化を図り、連帯感を高めています。</p> <p>4. これらの取り組みをさらに進めていくためには、今後は、課長層のレベルアップが鍵になるとして、課長層の研修を強化していく計画です。</p>
取組の効果	09年度は事故削減目標を達成（-25.1%）しました。自動車保険料の削減にもつながっています。
事業者名	日の丸交通(株) (連絡先：安全マネジメント監査室 電話 03-3815-4991)

業 種	鉄道
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
テ ー マ	運転の安全に係るリスク情報等の積極的な収集と円滑な共有
取組の狙い	<p>運転の安全に関わる危険要因について、運転の当事者からのみならず、第三者の視点からの気付き情報を収集しています。</p> <p>また、運転の当事者等が体験したヒヤリ・ハット情報について、当事者が自分なりに考えた事故防止策を、社内委員会による事故防止策と併せて公表することにより、従業員の安全意識の向上を図っています。</p>
具体的内容	<p>1. 運転の当事者のみならず、所属外の他部署等の職員が気づいた運転に関わる危険要因を「事故の芽投稿箱」、「聴き取り」等により、収集しています。</p> <p>当初、他部署からリスクを指摘する方法は、抵抗感があると想定されましたが、会社規模が大きくなり、もともと風通しのよい環境にあったこと、「危険情報の共有化は、自分のため・仲間の安全を守るため」という意識が社内で浸透したこと等があり、違和感なく導入できました。</p> <p>こうした運転の安全に係るリスク情報は、毎月集約され、社内のリスク検討委員会に関係各課・係より定期的に報告されます。その後、当該委員会及び「輸送安全対策会議」で分析・検討され、対策を付して職場で公表されます。</p> <p>2. また、各人が体験したヒヤリ・ハット情報について、体験者による“自分なりの事故防止策”と、「輸送安全対策会議」等の社内委員会で分析・検討された“運転係の対応”とをセットにして、定期的に社内各所に提供・掲出しています。</p> <p>3. なお、これらの取組みに対する社員のモチベーションを維持するため、確実に情報提供者に対し、会社としての具体的な検討結果をフィードバックしています。(別添の事例参照)</p>
取組の効果	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな視点での、他部署からのリスク指摘の中には、普段気付かないものがあります。 ・「ヒヤリ・ハット」への対応策について、当事者の“自分なりの事故防止策”を、会社としての対応方針と併せて社内で提供・掲出することにより、社員自らが安全を考え、作り出していくという姿勢につながっています。
事業者名	神戸電鉄(株) 鉄道事業部 安全対策部 (連絡先:078-592-5820(代))

○運転の安全に係るリスク情報の検討結果の事例

報告日	報告部課	対象部課	安全を損なうと思われる情報	対策
2009. 6/9 No.1	安全対策部	運輸課	<p>早発による踏切警報時分の短小 出発信号機近傍に構内渡線道を含む連動駅出発時、出発信号現示後相当分経過後、出発指示合図が表示されるが乗降客が少なく表示後直ちに戸閉操作を行い出発すると前方構内渡線道の警報時分が短くなり危険である。</p> <p>電車出発のタイミングを早めると踏切の警報時分が短くなる場合がある。</p>	<p>[報告者が考える対策] 出発時刻を厳守する(出発信号現示と出発指示合図とのタイミングは運転士による戸閉操作、確認などのパターンを考慮したものである。)</p> <p>[検討委員会の対策案] ①運転士に踏切遮断時機等駅の特異性をプリント指導等で認識させる。 ②現示遅延対策について費用対効果を含め検討する。</p>
2009. 8/24 No.17	車両課	運輸課	<p>上り勾配を運転中、曲線に対する速度制限箇所を 3000 系車両で通過する際、力行ノッチの戻しをしない場合が多い。 (抵抗カム軸が逆転しない。)</p> <p>曲線での運転時に必要な特別な操作をしていない。</p>	<p>[報告者が考える対策] 運転士に曲線に対する速度制限の意味を理解させ、脱線の危険度が上がること、車輪・レールの磨耗が進み、経費がかかること等を教育する。</p> <p>[検討委員会の対策案] ①9/14～9/17 の集合教育で規定速度の厳守について教育徹底する。</p>

○ヒヤリ・ハット情報の掲示事例




下り列車担当時、志染駅下り場内信号機に対する遠方信号機の通路予告機を確認する際、電柱に重なり右方開通に見えて入駅番線が違ふと思い制動をかけようとしたら、本線開通を確認しヒヤットした。

自分なりの事故防止策

2・3回その区間を走行することで建柱位置関係及び、直線で場内信号機の現示状況を確認できるので、そのことを把握して運転している。

運転係の対応

主体の場内信号機の確認距離を補うために設けられており、ハッキリ確認できた地点で確認喚呼すること。



夜間、下り列車を担当して始発台駅3番線に入駅する際、先行の三田行きが同線に停止していたため第2場内外方で一旦停止後、前照灯を消灯させた。同線停車中の三田行きが出発したので信号現示に従い前照灯を点灯させず起動したところ、構内渡線道を横断する係員を発見、慌てて前照灯を点灯させて注意喚起を促し進出した。

自分なりの事故防止策

前照灯が列車標識である意識が欠如していたため、安易に消灯させた。今後は消灯させず、減光に留めておくよう徹底する。

運転係の対応

前照灯を列車標識であることを再認識させるとともに夜間においては終着駅以外、消灯させず減光に留めておくよう取扱いを周知徹底させた。

業 種	海運(貨物)
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
テーマ	自社保有船の運航実態を踏まえたヒヤリ・ハット情報の分析と共有
取組の狙い	同僚のヒヤリ・ハット体験等を社内で共有、自社保有船の特性を踏まえた分析を行い、対策の周知徹底を図る。
具体的内容	<p>興和海運(株)では、各船が体験・見聞きした出入港時の危険要因や個々の乗組み員のヒヤリ・ハット体験について、自社保有船(4000GTクラスのセメント船等)の特性を踏まえて分析し、対策を立案、これらの情報の共有化が図られている。</p> <p>1. 自社保有船が体験したヒヤリ・ハット報告について、海務部が図解入りで事案の概要をまとめ、原因分析と対策を付した上で、本船に全件フィードバックしている。【別添】</p> <p>同型船や同僚のヒヤリ・ハット体験については、社員も高い関心を持っており、情報の共有化を通じて、操船の安全確保、安全意識の向上に役立てている。</p> <p>なお、同社では、ヒヤリ・ハット体験の報告内容に関しては責任を問わないことを乗組員に時間をかけて説明を行い、積極的な報告の提出を促進しており、報告を行う文化が乗組員の中で出来つつある。</p> <p>2. その他の事故対策として、船内での乗組員の労災防止軽減のために、船内作業を行う箇所にモニターカメラを設置し、観察を行っている。実際の作業手順や作業状況も確認することができ、事故対策だけでなく、業務手順の改善等にも活用している。</p>
取組の効果	大型内航船を主力とする運航の実態に即してヒヤリ・ハットを分析、対策の周知徹底を図ることにより、操船の安全確保、安全意識の向上を図った結果、2009年は海難ゼロを達成した。
事業者名	興和海運(株) 企画経理部(連絡先:電話 022-365-0136(代))

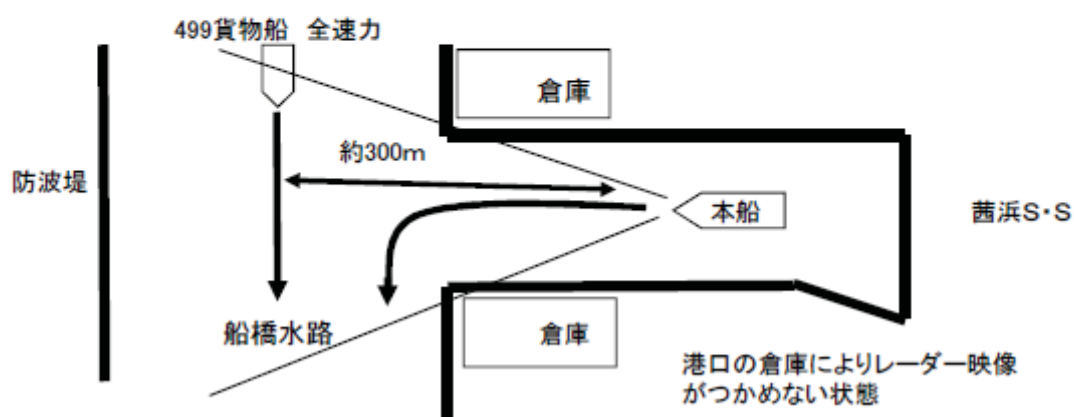
海務部で作成し、全保有船にフィードバックされるヒヤリ・ハットの事例

ヒヤリハット報告書(社内報告)

青葉丸は、習志野港にてセメント揚荷を終了し平成20年4月23日10:40出港しました。離岸後惰力航行中(速力約2ノット)・出港警戒航行中(茜浜と船橋水路の交差部は「危険水域」である)・万全の態勢(船首3人・船橋4人配置・アンカーS/B・スラスターS/B・極微速航行等)で交差部手前を航行していたとき、本船の前方約300mの船橋水路を499貨物船が全速で横切って行ったので一瞬「ヒヤリ」とした。

原因:従来から「危険水域」との認識で十分に警戒しており安全に対応できたと思いますが、平成17年8月に北上丸での遭遇と類似しており、その際対策として指示をしていたことが守られていないことに原因があります。つまり、本船の行き脚を港口で止める事ができるように「機関停止」を出口手前約500mで実施、後進準備をしなかったことです。

対策:「危険水域」を再認識し、安全確認を疎かにせず、会社指示の安全対策を守ることです。1 原因にあるとおり「機関停止」を実施し港口で行き脚を止めること。2 機関停止時から本船が入出港船・船橋水路横切り船の有無の確認ができるまで「警告信号」を発信すること又夜間においては探照灯の照射も実施すること。3 船首部見張り員の配置・アンカーS/B・スラスターS/Bの実施 等により安全を確保して下さい。




業 種	航空
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
テーマ	リスク管理手法を活用した不安全事故の再発防止・未然防止
取組の狙い	リスク管理手法を用いて、不安全事故の再発防止・未然防止活動をより効果的に推進する。
具体的内容	<p>全日本空輸(株)(以下、「ANA」という。)グループでは、リスク管理手法による不安全事故の再発防止・未然防止のための取組みを推進している。具体的な手法は以下のとおり。</p> <ol style="list-style-type: none"> ANA グループの各航空会社*運航部門、客室部門、整備部門、オペレーション部門等の各生産部門において発生した不安全事故を、その影響の大きさと発生頻度に応じて各生産部門の有資格者(グループ内のリスクマネジメント研修**を受講、修了者(約[50]人))がレベルAからDまでの4段階で対策を講じるための重要度を決定し、グループ内のリスクマネジメント・データベースに入力。 一方、グループ全体の安全確保を横断的に担当するグループ総合安全推進室に於いても、データベースに入力された不安全事故について、同様に評価を行い、これら二つの評価をグループ全体で行う運航リスク・マネジメント会議に諮っている。この会議等に於いては、不安全事故に至る様々な要因の連鎖関係、根本的な原因の究明に向けた検討がなされるとともに、是正措置の検討も行っている。 <p>その結果を、各社の委員などで構成される ANA グループ総合安全推進委員会が審議、実行を決定。</p> <ol style="list-style-type: none"> なお、ANA グループでは、従来から、グループ航空会社毎に安全管理システムを構築しているが、グループ企業間で様々な業務委託(整備業務、陸上ハンドリング業務等)が行われている実態を踏まえ、単なる業務委託管理にとどまらず、各社の経験をグループ内で生かしながら、総合的な視点でリスク管理を実施していく為、2008年度からはグループ横断的な体制で活動を展開している。
取組の効果	<ol style="list-style-type: none"> ① リスク管理評価手法を用いることにより、不安全事故の重要度に応じた効率的な対策の策定が可能となる。 ② 社内で資格を有する者が重要度評価を行うことから、評価結果の平準化が図られる。 ③ 運航、整備等の専門知識豊富な生産部門による重要度評価に加え、横断的安全推進部門による評価の実施により、より広い視点で

	<p>検討が行われる。</p> <p>④ グループ全体で横断的なリスク管理を行うことにより、委託業務も含め、各企業が総合的な視点で安全を考えることが可能となる。</p>
事業者名	<p>全日本空輸(株) グループ総合安全推進室グループ安全推進部 (連絡先: 電話 03-5757-5060)</p>

* : ANA、(株)エアージャパン、(株)エアーニッポン、(株)エアーネクスト、
 エアーセントラル(株)、(株)ANA&JP エクスプレス 他2社

** : リスクマネジメント手法、他部門の事例も含む全社的なケーススタディーの実施 等

業 種	トラック
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
テ ー マ	「なぜなぜ分析」等を用いた事故の根本原因究明と再発防止策
取組の狙い	事故の根本原因を究明し、再発防止策の策定に役立てるとともに、危険箇所マップ詳細情報の作成等により再発を防止する。
具体的内容	<p>1. グループ計約 4,000 台の運行車両に発生した全ての事故について、「事故速報」として、携帯電話及び社内 LAN を通じ、60 分以内に事業所から安全統括グループを通じて経営トップまで報告されます。</p> <p>注：上記事故には、交通事故のみならず、運搬する液体製品が少量でも漏れれば、事故として含まれます。</p>  <p>2. 事故惹起事業所においては、「なぜなぜ分析」等の手法を用いて根本原因の究明と再発防止策の策定を行うとともに、必要に応じ「危険箇所マップ詳細情報」を作成し、事故再発防止会議を開催して当該事業所内の情報共有を図っています。</p> <p>事故を起こした者に対しては、所定のプログラムによる教育訓練を行い、その結果を見極めた上で、再乗務を認めています。</p> <p>3. また、当該事故情報については、事故調査報告書として本社に報告され、本社の安全統括グループにおいて必要に応じ再発防止策の追加や修正等の指示を行っています。また、これらの情報はすべてデータベースとして社内 LAN に蓄積・公開し、全社的な情報共有が可能となっており、生きた事例として個々のドライバー教育に活用されています。</p> <p>さらに、対策の有効性について、事故惹起者の事故分析や全社的な事故統計により検証しています。</p>
取組の効果	上記取り組み及び安全性向上を目的とした機器（後方監視カメラ等）の導入などを通じて、多くの事業所において、有責の第 1 当事者となる交通事故が発生しておらず、このため、76 の事業所のうち 65 の事業所が、(社)全日本トラック協会が実施する安全性優良事業所の認定を受けています。
事業者名	(株)ニヤクコーポレーション (連絡先：安全統括グループ、電話 03-3438-0186)

【参考】 なぜなぜ分析法とは

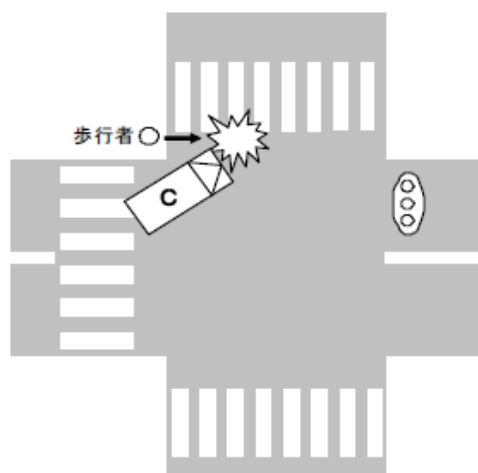
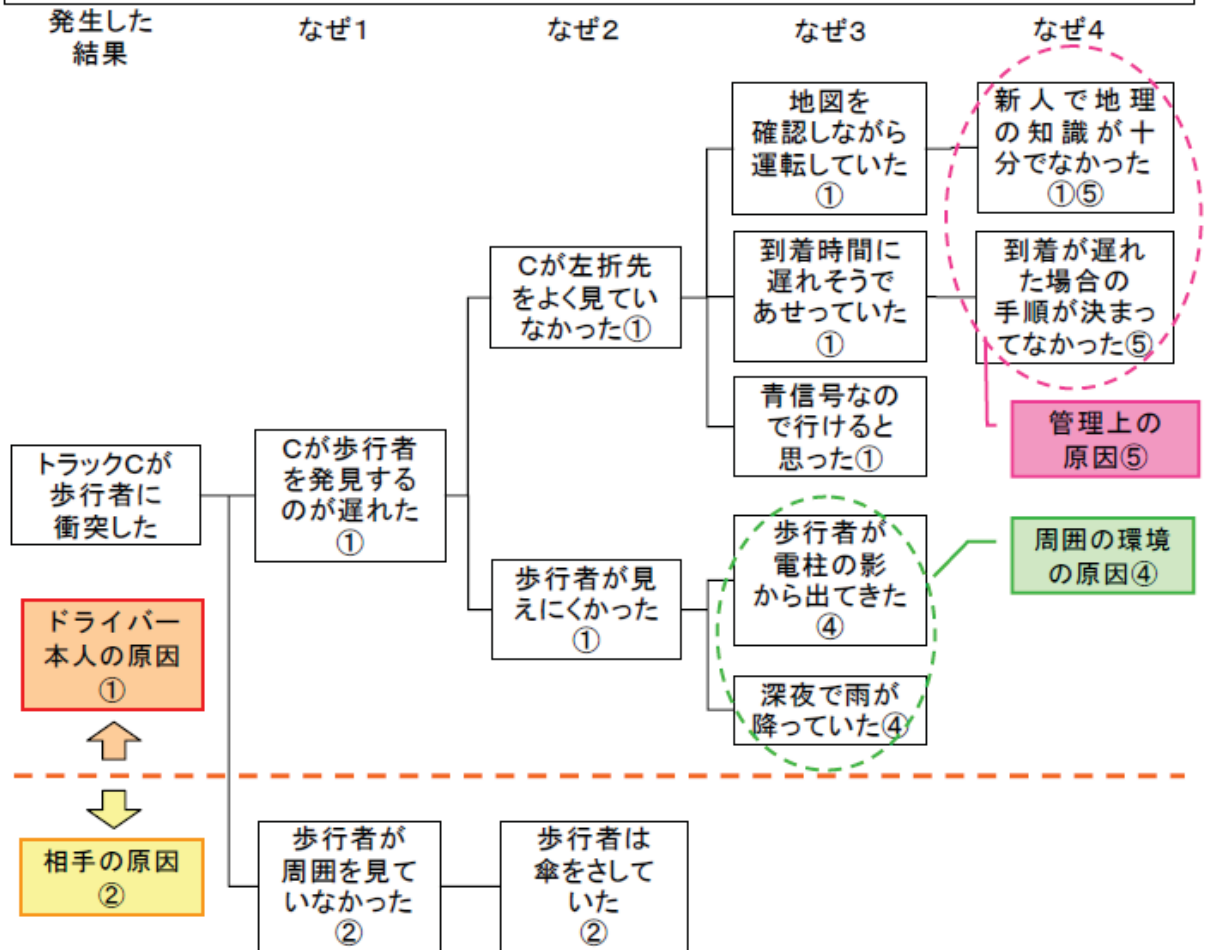
注:本事例は(株)ニヤクコーポレーションとは関係有りません。

C社（トラック） 左折時の歩行者との衝突事故

【事案の概要】
 ドライバーCは、左折するため青信号で交差点に進入したところ、電柱の影から飛び出してきた歩行者と衝突した。

【事故当時の状況】

- ・ 事故発生：21時
- ・ 天候：雨
- ・ ドライバーCは、配送先への到着時間に遅れそうだった。
- ・ ドライバーCは新人で、この地域の地理に慣れておらず、地図を確認しながら運転していた。
- ・ 歩行者は、雨のため傘をさしていた。

業 種	タクシー
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
テ ー マ	ドライブレコーダー映像活用及び乗務員指導方策
取組の狙い	岩手県ハイ・タク交通共済協同組合の会員事業者が惹起した実際の事故事例等について、ドライブレコーダー（以下、「ドラレコ」という）のデータ収集、解析を行い、主にプロドライバーによる事故の特徴的傾向を把握する。また、本データを活用し乗務員等を対象としたDVDを作成し、安全教育の推進を図る。
具体的内容	<p>1. 岩手県ハイ・タク交通共済協同組合では、東北運輸局の指導の下に平成19年6月、加入組合員の全車両（約2100台）にドラレコの導入を図った。この結果、共済加入車両が惹起した事故、ヒヤリ・ハットデータの収集が可能となり、これらデータを基にドラレコ映像記録分析DVDを作成し、各組合に配布し活用を図っている。</p> <p>各組合管理者に対しドラレコの活用方法及び従業員に対する具体的な指導要領について知見を高めるとともに、乗務員に対する直接的な指導も行い教育効果の向上に努めた。</p> <p>2. 各事業者においては、組合規模の大小に関係なくDVDを活用して手軽に乗務員に対する指導教育を実施するとともに、必要に応じてヒヤリ・ハット情報に基づく個別・具体的な指導も実施し、効果を上げている。</p> <p>3. 東北運輸局、(独)自動車事故対策機構、県警察、県交通安全協会などの関係機関・団体に対し視聴覚教材として本DVDを寄贈し活用を図っている。</p> <p>4. 事故原因の究明等公共の安全上必要がある場合、県警察に対しドラレコデータの提供ができるように、共済組合と県警察本部との間で平成20年3月協定書を取り交わした。</p> <p>県警からは、事故原因は捜査事項であるということで提供されないが、必要に応じて、再発防止対策の指導を受けている。</p> <p>5. DVD構成内容</p> <p>①事故を防ぐ三要素・事故に繋がる三要素</p> <p>②予測・予知を妨げる要因</p> <p>③乗り心地と優しい運転等</p>
取組の効果	ドラレコ設置前（5ヵ年平均）と設置後（平成20年）の事故発生状況比較では、人身事故で30.3%減少した。
事業者名	岩手県ハイ・タク交通共済協同組合 沼崎専務 (連絡先：019-634-0611)

業 種	トラック
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
テ ー マ	事故情報を有効に活用した再発防止対策 (車両事故事例の周知と指導記録の保管)
取組の狙い	個別点呼の際に、事故速報の内容を事故事例として取り上げ、乗務員に原因、対策等に関するヒアリングを行い、乗務員自身に考えさせ、発言させることによって、安全意識の向上と事故の再発防止を図る。
具体的内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各支店及び営業所（以下「各店所」とする。）における個別点呼並びに朝礼・夕礼での事故防止の日々の指導は、事故の発生状況や原因・防止方法を社員一人一人に周知し、同時に事故防止について考えさせる上で効果があります。 ・ 平成22年6月より、各店所に連絡する事故情報を事故事例として取り上げ、個別点呼の際に、以下に示す質問を中心にヒアリングを行っています。 <ul style="list-style-type: none"> ○「どうしてこうなったと思う？ 何が原因だと思う？」 ○「どうしたら防げると思うか？」 ○「同じような状況でヒヤッとしたことはないか？」 ・ 当該ヒアリングは、各店所の全乗務員に対して、管理職より実施され、当該管理職は、乗務員の回答に対し、適宜アドバイスした上で、点呼記録簿へ記録及びその保管を行っています。 ・ また、当該管理職は個別点呼を通じて収集した乗務員の意見等を全体点呼で紹介しています。 ・ このような取組みは、近年同様な事故が多発していることを踏まえ、安全統括管理者を中心とした社内での検討を経て、さらに乗務員の安全意識を高め、事故の再発防止を図るための知恵として構築されました。 ・ また、当該取組みは、上記に示す事故速報、店内での伝達、記録保持等の全社統一的な運用の開始と併せて実施されています。
取組の効果	事故の再発防止への効果は今後期待するところですが、乗務員の安全意識の向上については、既に効果を現しています。
事業者名	西濃運輸 輸送品質部 (連絡先： 0584-82-5010)

車両事故事例の周知と指導記録の保管について

- 個別点呼の際、事故事例について、乗務社員にヒアリングを行う

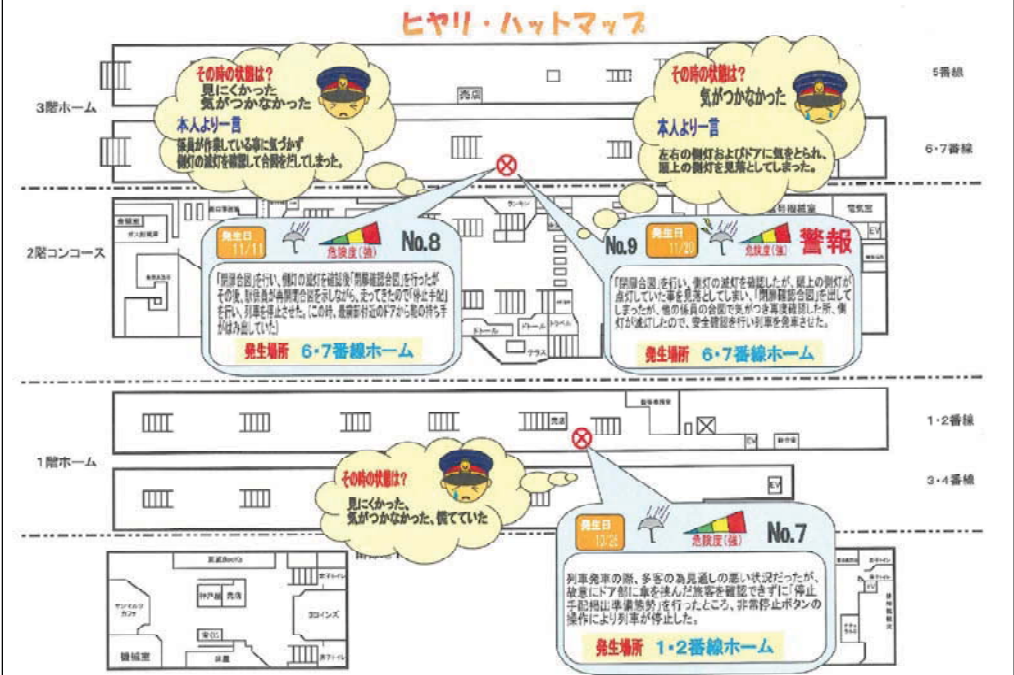


- 乗務社員の回答にアドバイスをした上で、安全運転の誓いにサインをさせるサイン後、点呼記録簿へ保管



- 個別点呼での乗務社員の声を経括して、全体点呼で管理職が話をする



業 種	鉄道・軌道
取組分野	事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
テ ー マ	駅構内におけるヒヤリ・ハットマップの作成
取組の狙い	「事故のたね（ヒヤリ・ハット）」情報の効果的活用と、「事故のたね（ヒヤリ・ハット）」の取組みの意義の浸透による、自発的な報告に向けた環境作りの推進。
具体的内容	<p>1. 駅職場における自発的な取組みとして、職員から寄せられた業務中の「事故のたね(ヒヤリ・ハット)」情報を活用し、ヒヤリ・ハット事象の発生状況と、本人のその時の状態・コメントを取り入れて原因を抽出し、対策を立て、注意事項を付加え、イラスト化した駅の「ヒヤリ・ハットマップ」を作成。(図1, 2参照)</p> <p>2. 作成した「ヒヤリ・ハットマップ」は、駅事務室内の見やすい場所に掲示するとともに職員にも配布し、業務上の要注意作業、要注意箇所、および発生時に職員が感じたことを共有。</p>
	 <p>▲作成された駅構内におけるヒヤリ・ハットマップ例（図1）</p>




	<p>No.7 対策 今回のケースは「慌てていた」と言うことが最大の要因と考えられます。どうしても電車が遅れると、早く出発せよと焦りがちですが、「事故」をおこしては意味がありません。同様の事象としてヒヤリハット対策No.5を再度確認しましょう。基本的な内容や対策は今回の事象についても代わりありませんが、シチュエーションが少しでも変わると、同様の事故を起こしてしまう傾向があります。それを防止する対策として、日頃から事故のシミュレーションを行いイメージトレーニングをしてみましょう。</p> <p> 大事なことは「お客様の安全確保を最優先」に努める事です！</p> <p>事故のシミュレーション(例)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、雨の日なので、服系の見づらい傘が含まれているかもしれない 2、ドアが挟まった後、ドア付近でジュースチャージャーを飲んでいるお客様がいるかもしれない？ 3、土休日は、不慣れなお客様やご年配のお客様が多いので、ホームの端などで戸惑っているかもしれない？ <p>※天候や季節・イベント等から推測される多種多様なお客様を考え、状況に応じた乗降扱いを実施しましょう。</p> <p>No.8 対策 今回のケースは「焦り」「確認不足」が主な原因と考えられます。No.7同様、列車を早く出発せよという気持ちと側灯が「滅灯」したので大丈夫と言う気持ちから「閉扉確認合図」を出してしまいましたが、作業を行うにあたり一番大切な事は「安全の確保」である事を念頭に置き、再度合図の意味・重要性を確認しホーム案内を行ってください。</p> <p> 注1、東武とメトロの取扱いの違いをもう一度確認しよう。 注2、側灯の滅灯を確認後、ドアの状態を確認しよう。「側灯滅」「ドアよし」 注3、常に安全最優先する作業を行おう。</p> <p>No.9 対策 今回のケースでは、左右の「ドア挟」対応に気をとられ順上の側灯を見落としてしまった事が原因と考えられます。ラッシュ時間帯は同時に複数の「ドア挟」が発生しその対応を行うため、焦りが生じ周囲の状況を見落としてしまいがちになるので、まず自分の履きのドアおよび安全を確認し、その後他の「ドア挟」および安全を確認する事を徹底しましょう。</p> <p> 注1、焦らず一つ一つの作業を確実にしよう 注2、一番大事なことは「安全」である事を再確認しよう 注3、意識ある「指差確認喚呼」を実行しよう</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 150px;"> <p>チーム行動目標</p> <p>起こりうる事故をシミュレーションしよう。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 150px;"> <p>チーム行動目標</p> <p>「安全の確保」を最優先しよう。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 150px;"> <p>チーム行動目標</p> <p>焦らず、一呼吸おいて行動しよう。</p> </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">▲収集されたヒヤリ・ハットに対する原因、注意事項記載例 (図2)</p>
取組の効果	<p>1. 職員から寄せられた「事故のたね(ヒヤリ・ハット)」報告から、より安全な作業の理解に役に立つ情報を抽出し、職員にわかりやすくフィードバックすることができた。</p> <p>2. 「事故のたね(ヒヤリ・ハット)」の取組みの成果を、目に見える形で職員に伝えることで、職場内に「同じようなことがあった」といった共感が芽生え始めるとともに、報告するメリットが醸成されつつあり、取組みの意義の理解を深めることができた。</p>
事業者名	<p>東武鉄道株式会社 (連絡先：鉄道事業部安全推進部 電話 03-5962-2295)</p>

図2：収集されたヒヤリ・ハットに対する原因、注意事項記

No.7 対策



今回のケースは「慌てていた」と言うことが最大の要因と考えられます。どうしても電車が遅れると、早く出発させようという焦りがちですが、「事故」をおこしては意味がありません。同様の事象としてヒヤリハット対策No.5を再度確認しましょう。基本的な内容や対策は今回の事象についても代わりありませんが、シチュエーションが少しでも変わると、同様の事故を起こしてしまう傾向があります。それを防止する対策として、日頃から事故のシミュレーションを行いイメージトレーニングをしてみてください。

※ 大事なことは「お客様の安全確保を最優先」に努める事です！

事故のシミュレーション(例)

- 1、雨の日なので、黒系の見づらい傘が含まれているかもしれない
 - 2、ドアが挟まった後、ドア付近でシエスチャャーをしているお客様がいるかもしれない
 - 3、土休日は、不慣れなお客様やご年配のお客様が多いので、ホームの端などで戸惑っているかもしれない
- ※天候や季節・イベント等から推測される多種多様なお客様をお客様を考え、状況に応じた乗降扱いを実行しましょう。

チーム行動目標

起こりうる事故を
シミュレーションしよう。

No.8 対策



今回のケースは「焦り」「確認不足」が主な原因と考えられます。No.7同様、列車を早く出発させようという気持ちと側灯が「滅灯」したので大丈夫と言う気持ちから「閉扉確認合図」を出してしまいました。作業を行うにあたり一番大切な事は「安全の確保」である事を念頭に置き、再度合図の意味・重要性を確認しホーム案内を行ってください。

- 注1、東武とメトロの取扱いの違いをもう一度確認しよう。
注2、側灯の滅灯を確認後、ドアの状態を確認しよう。「側灯滅」「ドアよし」
注3、常に安全最優先する作業を行おう。

チーム行動目標

「安全の確保」を
最優先しよう。

No.9 対策



今回のケースでは、左右の「ドア挟」対応に気をとられ頭上の側灯を見落としてしまった事が原因と考えられます。ラッシュ時間帯は同時に複数の「ドア挟」が発生しその対応を行うため、焦りが生じ周囲の状況を見落としてしまいがちになるので、まず自分の周りのドアおよび安全を確認し、その後他の「ドア挟」および安全を確認する事を徹底しましょう。

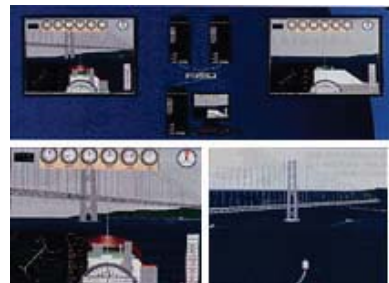
- 注1、焦らず一つ一つの作業を確実にしよう
注2、一番大事なのは「安全」である事を再確認しよう
注3、意識ある「指差確認喚呼」を実行しよう

チーム行動目標

焦らず、
一呼吸おいて行動しよう。

業 種	海運（旅客）
取組分野	関係法令等の遵守確保
テ ー マ	コンプライアンスのヘルプラインの増設
取組の狙い	相談窓口の増設による、コミュニケーション充実と法令遵守の強化
具体的内容	<p>1. 太平洋フェリー(株)では、コンプライアンスに関する相談・意見・提案手段の窓口として企業倫理ヘルプラインが以前から本社（名古屋市）に開設されておりました。平成21年度からは、本社に加えて、フェリー運航（苫小牧～仙台～名古屋）の拠点となっている東北支店仙台港営業所に本社分室を併設し2名のベテラン職員を配置の上、ヘルプラインの充実を図りました。</p> <p>2. 今回の仙台地区へのヘルプライン増設は、会社の総従業員約340名の内、約150名に及ぶ職員が船上事務部職員であり、船上事務部職員の法令遵守及び安全意識の向上が船舶の安全運航にとって重要項目の一つであることから、多くの指導、教育の場を設けるために、航行船舶の全てが入港し、全ての船上事務部職員が相談しやすい場所に設置することが必要との判断によるものです。</p> <p>3. ヘルプラインの具体的な活動内容は、単なる相談窓口の機能だけでなく、仙台港に寄港する船舶の船上事務部職員に対して、乗船指導、船内での悩み相談を実施し、船上事務部職員と、多くのコミュニケーションの場を持つとともに、コンプライアンス及び安全教育の向上に貢献しています。</p>
取組の効果	乗船指導及び相談により、安全意識の向上などの教育効果が出てきている。
事業者名	太平洋フェリー（株） （連絡先：海務部（付部長 山口） TEL:052-398-1016）

業 種	海運(貨物)
取組分野	教育・訓練
テーマ	移動式シミュレータを活用した内航船員教育訓練の実施
取組の狙い	自社単独では困難な船員の模擬操船教育訓練を外部教育機関の活用により継続的に実施し、教育効果の確認と操船技術の向上を図る
具体的内容	<p>1. 船舶管理会社である(株)イコーズでは、船橋航海当直者の状況判断ミスを防ぐため、外部教育機関による専門的な教育訓練研修を全ての船員を対象として実施しています。</p> <p>研修の実施にあたっては、船舶の運航スケジュールに支障がなく、また、船員の配乗計画にも影響が少なくなるよう、自社管理船舶の入渠する機会を利用し、移動式シミュレータ装置を用いた出張研修の形態をとっています。</p> <p>2. 研修に際しては、実務に即応させるため、実際に本船が航行する海域を模擬して訓練を行うことなどにより、教育効果の向上を図っています。また、研修で取り扱う海域を適宜変更するとともに、継続的に研修を行うことにより、研修の教育効果を確認するとともに、船員の操船技術の向上を狙っています。</p> <p>3. なお、当社が利用している教育用の操船シミュレーションプログラムは、他の海運事業者(上野トランステック(株)、(有)三原汽船等)等とともに監修し、(株)海洋総合技研が開発したものであり、これらの内航海運事業者をはじめとする他の船社においても利用されています。</p>
取組の効果	<p>同じ船に乗り組む船員が当該研修により、お互いの技量を把握・確認できるとともに、ともに学ぶことにより、安全意識の向上が図られます。</p> <p>また、新人船員にとっては勿論のこと、ベテラン船員にとっても、近年高度化が著しい航海計器の操作・利用方法に関する実践的な教育訓練の機会となっています。</p>
事業者名	(株)イコーズ (連絡先:山口オフィス 電話 0834-27-6544)



(操船シミュレーションの画面)



(出前操船訓練の様子)



業 種	タクシー
取組分野	教育・訓練
テーマ	ドライブレコーダーを活用した急発進・急停止減少プロジェクト
取組の狙い	ドライブレコーダーの機能を活用し、事故につながりやすい急発進・急停止の回数等を自動的に記録、把握するとともに、事故、ヒヤリ・ハット時の映像データを点呼時の教育用に活用し、乗務員の意識向上を図る。
具体的内容	<p>1. 帝都自動車交通(株)では、平成 20 年度、タクシー全車両を対象とし、以前に導入したデジタルタコグラフ(以下、「デジタコ」という。)に新たにドライブレコーダーを連動させたシステムを導入しました。</p> <p>自動的に急発進・急停止が行われた時刻や回数を記録し、点呼時に管理者がこれを把握できるシステムを構築、これを活用して、「事故の芽」となる急発進、急停止の回数を減らすことにより、事故の未然防止を図る全社的な運動を展開しています。</p> <p>なお、急発進・急停止の回数が多い乗務員には、個別に指導を行っています。(別添図参照)</p> <p>2. また、急発進・急停止時の映像、時刻、場所や、ブレーキ、ウィンカーの作動データなどまで記録し、デジタコでは認識できなかったことが映像で見えるというドライブレコーダーの特長を活用し、</p> <p>①事故、ヒヤリ・ハットの典型的な事例については、映像を点呼時の運転士教育用として利用</p> <p>②事故、ヒヤリ・ハットの多発場所の把握</p> <p>③事故が起きた場合の正確な状況把握等にも用いています。(別添図参照)</p>
取組の効果	ドライブレコーダーの導入等の結果、特に実車中の急発進・急停止の件数が少なくなりました。また、事故発生状況の正確な把握ができることにより、乗務員への的確な指導・教育が確実に実施できるようになりました。
事業者名	帝都自動車交通(株) (連絡先:営業部 電話 03-5621-3652)



点呼場におけるドラレコの映像を用いた事例紹介



ドラレコの映像を用いて個人指導

業 種	バス
取組分野	教育・訓練
テーマ	乗務員研修用ハザードマップの作成
取組の狙い	狹隘道路等の運航時の注意事項を乗務員にわかりやすく周知
具体的内容	<p>1. 東京都交通局では、江戸川自動車営業所で作成したハザードマップ(以下に掲げる潜在的な危険箇所が路線上に記載された地図)について水平展開を図り、全営業所で同様に作成。</p> <p>2. 各営業所では、このハザードマップの掲示や乗務員への提供により、潜在的な危険性を把握させ、事故の予防と乗務員の安全意識向上に資する取組みを実施。</p> <p>①駐車車両の多い箇所 ②児童の横断の多い信号機、横断歩道 ③道路状況(路線橋、路面凹凸、幅員狭隘) ④右左折時における自転車・歩行者への注意が必要な箇所 ⑤週末の催事状況(道路渋滞)</p>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>▲江戸川自動車営業所(冊子)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>▲千住自動車営業所(掲示)</p> </div> </div>
取組の効果	<p>本件取組の先行事例である江戸川営業所の事故件数は、導入後2年連続して減少し、ハザードマップの作成もこれに寄与していると考えられる。</p> <p>平成 15 年(導入前):70 件、平成 16 年:45 件、平成 17 年:37 件</p>
事業者名	東京都交通局

業 種	バス
取組分野	教育・訓練
テーマ	事故情報等を活用した専任の添乗指導員による教育指導制度の創設
取組の狙い	乗務経験豊富な専任の添乗員により、教育指導体制を整備し、新人等現役乗務員に対する効果的な技量向上への指導、客観的な評価等を実施し、もって、「輸送の安全の確保」「乗務員資質の向上」等を実現させる。
具体的内容	<p>1. 三重交通(株)(以下「三重交通」という。)では、従前より管理監督者による添乗指導を実施しているが、より一層の事故防止とサービスの向上を目指して、平成21年7月から専任添乗指導員制度を導入しました。従前より、他社の取組みも参考に、当該制度の構想を抱いていましたが、1年未満の新人乗務員による事故の発生状況、運行業務の受託にともなう大量の新規乗務員を採用した社内事情等を契機として、導入に踏み切りました。</p> <p>2. 当該制度は、乗務経験のある管理監督者OB等の中から採用された専任の指導員が、新人、事故惹起者等を含む乗務員の運行時に添乗し、その運行実態を把握したうえで、運転技術や安全に関する利用者サービス提供への指導、評価等を実施する制度です。</p> <p>3. 専任添乗指導員による現場での指導方法は、主に2つに分けられます。1つは、少数の乗務員に対して、1乗車につき最低30分添乗し、より深く指導する“添乗指導”、もう1つは、多数の乗務員に対して、事故多発場所及び発生が予測される地点等におけるチェックを行う“立会指導”です。従来の管理監督者による添乗指導に比べ、より充実した指導が実施されています。</p> <p>4. 専任添乗指導員による乗務員の評価等をもとに、月1回の社内のミーティングにおいて分析の上、指導レベル基準に基づき、乗務員の新たなランク付けがなされ、必要に応じて、当該乗務員に対する次の指導計画が決められます。</p> <p>5. また、添乗指導員は、社内における事故防止対策の検討への助言及び実施した当該対策の有効性を確認する他、日頃から、乗務員に対する良き助言者、相談役として、新人等現役乗務員に対する技術伝承を図っています。</p>
取組の効果	<p>専任添乗指導員制度開始により、主に次の点で成果を上げています。</p> <p>① 添乗データの蓄積により、個別指導の内容が質量ともに充実した。</p> <p>② 客観性のあるデータによる指導の結果、乗務員への説得力が増した。</p> <p>③ 従来に比べ、添乗中のリアルタイムでの指導が円滑となった。</p> <p>④ お客様からの接客等に対する苦情が減少した。</p>
事業者名	<p>三重交通(株)</p> <p>(連絡先:運転保安部 運転指導課 電話:059-229-5537)</p>

指導レベル基準

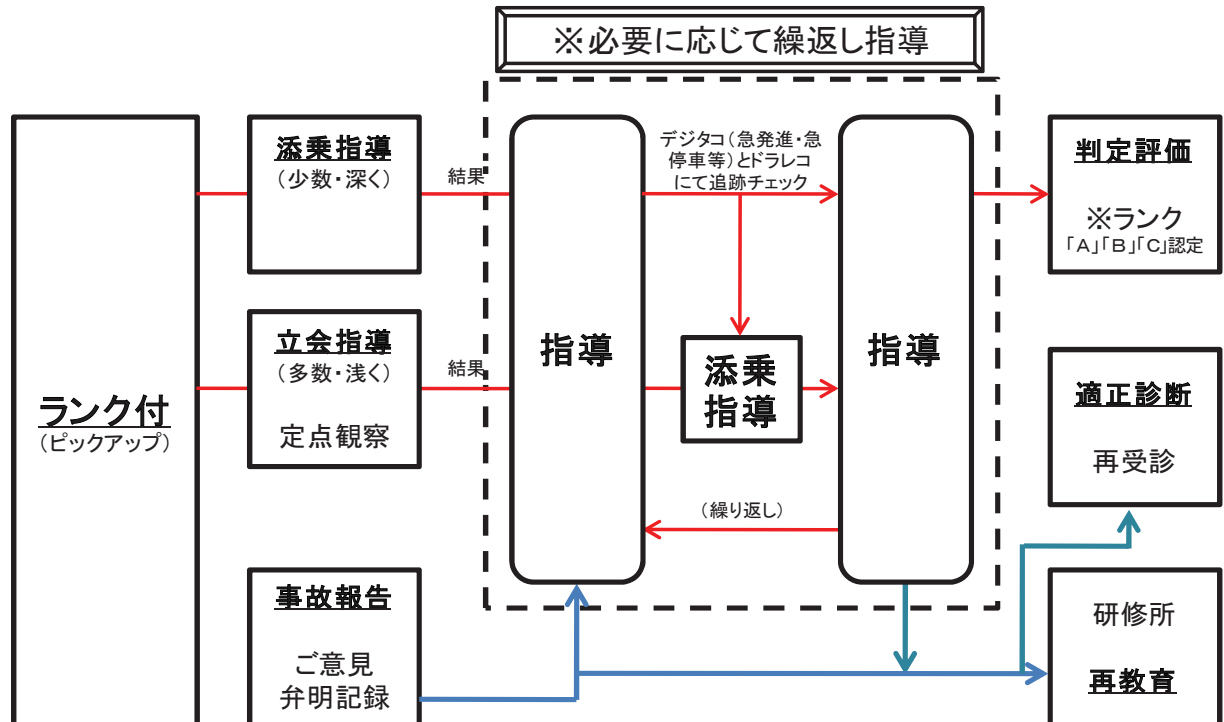
ランク	分類	添乗回数(回数/年)	備考
A	ランク「B」「C」以外の者	適時	必要に応じて適宜追加指導あり。
B	無責事故惹起者、療養からの復帰者「C」からのランクアップ者	2回	事故惹起、療養復帰直後は、必ず営業所管理者による添乗指導を実施し、統括運行管理者の判断指示の下、乗務可能とする。
C	有責事故惹起者、再教育者、苦情発生者、指導を要すると判断される者および当社運転士計1年未満	4回 (3ヶ月毎) ※但し配属時1ヶ月目 (月3回)	事故・苦情惹起の再教育後および配属時見習い乗務終了時は、必ず営業所管理者による添乗指導を実施し、統括運行管理者の判断指示の下、乗務可能とする。

※事故惹起者、再教育者、苦情惹起者等のランク付に当たっては原則、過去3年以内とする。

指導計画

- ①ランク付は営業所が行う。ただし、専任添乗指導員の意見を反映することができる。
- ↓
- ②営業所は、毎月20日に翌月分の要添乗者名簿を提出。
- ↓
- ③営業所と専任添乗指導員とで添乗計画を策定。
- ↓
- ④添乗の実施(計画外追加可能)・添乗結果の営業所長宛に提出。
- ↓
- ⑤乗務員指導は営業所が行う。ただし、必要がある場合は専任指導員も指導を行うことができる。

添乗指導フローチャート



業 種	索道
取組分野	教育・訓練
テ ー マ	限られた人員内での技術業務知識の習得とスキルアップ
取組の狙い	運輸技術部門の限られた配置人員の中、定期検査時の教育・訓練（継続的 OJT）等を通じて各人の多能化を図ることで、組織全体の安全管理レベル向上をめざす
具体的内容	<p>御在所ロープウェイ(株)では、検査、点検等の作業について、業務知識の習得とスキルアップを図りつつ、専任者のみならず他業務の担当者も実施可能な体制を構築している。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 教育・訓練により比較的簡単にできる日常点検等は、専任担当者以外の者（他業務担当者）に行わせ、専任担当者は難易度が高い設備・装置等の定期的な検査作業に多くの時間を割けるようにし、役割分担と責任を明確化した上で効率的な作業を実現している。 2. 他業務担当者は運行の業務知識はあるが、技術的な知識が足りないため、各種測定器等使用する機器の基礎知識の習得から始め、適正な使用方法の実地訓練を行う等、教育・訓練に工夫をこらしている。今後もマンツーマンの OJT 教育など継続的に実施しつつ内容の充実を図る予定である。 3. 現在、教育の一環として、他業務担当者に写真入りのマニュアル（【参考】を参照）を作成させている。今後はより一層個人のスキルアップを図るために、教育・訓練自体を PDCA サイクルにより向上させていくこととしている。
取組の効果	<ol style="list-style-type: none"> 1. 普通索道に関しては、専任担当者を含め部全体 15 人で点検可能になった。 2. 他業務担当者においても油切れや故障等の異音を早期に察知することができるようになり、事故・故障の未然防止に向けた迅速な安全対応が可能になった。
事業者名	御在所ロープウェイ(株) (連絡先：運輸技術部 電話 059-392-2261)

1ヶ月検査作業手順

○ 搬器制動機・圧縮機・給電軌条・保安装置測定用紙(山上・山麓共通)

搬器制動機・圧縮機・給電軌条及び保安装置測定用紙

☆山頂原動停留場

年月日
 天候 気温 °C
 測定者 ①

	主制動	補助制動	減速制動	搬器位置	補助制動
設定値	207	168	175	170	165
測定値		②			

	①	②
設定値	0.5~0.8Mpa	0.5~0.8Mpa
測定値	Mpa	Mpa

	設定値	測定値
S1	97 mm	
S2	55 mm	③
S3	470 mm	
S6	190 mm	
S7	445 mm	

	出発装置	到着装置
前月値	4 mm	3 mm
摩耗量	mm	mm

	検査番号	号
出発側	④	
到着側		号

☆山麓緊張張停留場

年月日
 天候 気温 °C
 測定者 ①

	主制動	補助制動	減速制動	搬器位置	補助制動
設定値	210	210	174	167	165
測定値		②			

	①	②
設定値	0.5~0.8Mpa	0.5~0.8Mpa
測定値	Mpa	Mpa

	設定値	測定値
S1	95 mm	
S2	55 mm	③
S3	468 mm	
S6	190 mm	
S7	460 mm	

	出発装置	到着装置
前月値	4 mm	mm
摩耗量	mm	mm

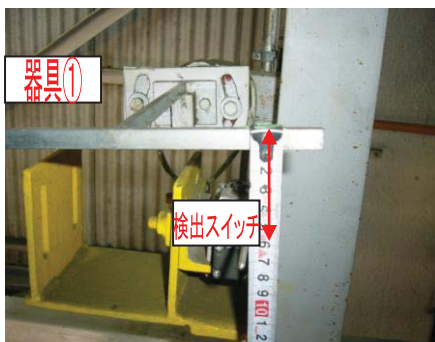
	検査番号	号
出発側	④	号
到着側		号

- ① 実施日、天候、気温、測定者の氏名記入。
- ② 搬器制動機測定（到着側・・・主制動、第2ブレーキ、減速ブレーキ）（出発側・・・搬器位置ブレーキ、追突防止ブレーキ）



2名一組にて電磁弁を動作させ、ブレーキが作用している状態にして上図赤→内の数値を測定する。尚、ブレーキ内にパットがある場合はパット表面までを測定する。測定する位置については各ブレーキ前に目印があるのでその前方を測定する。

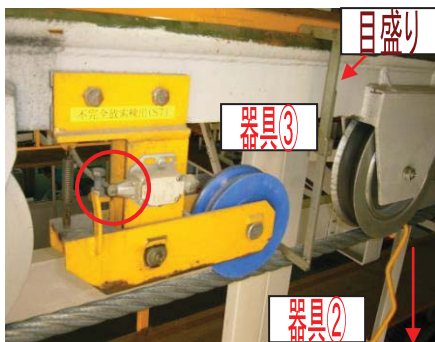
③ 各種保安装置測定
 S1、S2、S6測定



保安装置本体の異常（検出スイッチの歪みなど）がないか確認し、器具①を設置して器具上部から検出スイッチまで(左図赤→)を測定する。S1、S2、S6の測定は基本的に同じであるが、搬器の検出板が検出スイッチの下部で動作するS1、S2は検出スイッチの下部までを、検出スイッチの上部で動作するS6は上部までを測定する。

注) 器具①はレールに対して平行に設置されており、測定時は器具に対してメジャーを垂直にして測定する。

S7測定



保安装置本体の異常（ばねの破損など）がないか確認し、器具②を使い、曳索を下げてもS7のリミットスイッチ（赤○）が動作した所で器具③に表記されている目盛りを測定する。

曳索を器具②で下げるときは垂直に下げないと正規の設定値が出ないので注意する。尚、1名では困難な為、2名で作業を行い、曳索を下げる係と測定する係に分かれて作業を行う。

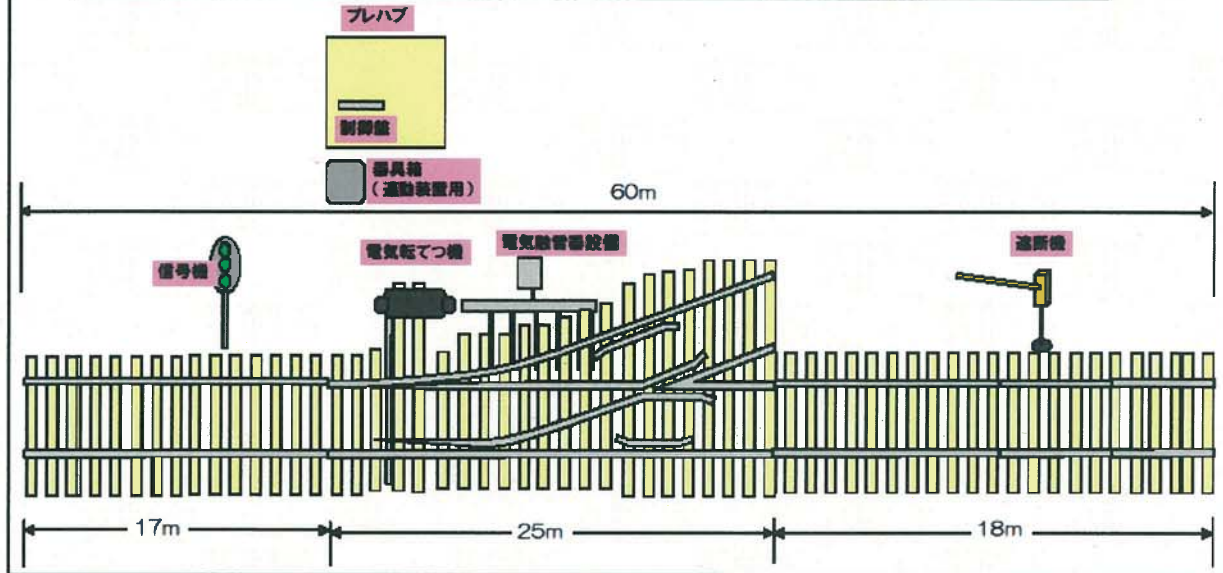
業 種	タクシー
取組分野	教育・訓練
テ ー マ	「いきいき運転講座」を活用して高齢乗務員の安全教育
取組の狙い	高齢乗務員（65歳以上）が全体の20%を超え高齢化が進む中、高齢者の特性による事故惹起リスクの高まりに問題意識があったため、地元警察署の指導と無償の専門教材を使った教育・訓練によって事故の未然防止を図る。
具体的内容	<p>1. 地元京都府警南署交通課の指導で、社団法人日本自動車工業会が無償で提供している“いきいき運転講座”を教材として活用し、高齢乗務員を対象とした小集団活動形式での安全教育活動を行っている。 これまでに5回実施し、約40名（高齢乗務員の約4割）が参加した。</p> <p>* “いきいき運転講座”は日本自動車工業会が開発した高齢ドライバー向けの教材で、話し合いを中心に学びあう「交通安全トレーニング」と基本的な脳機能と交通の危険を察知するための脳機能向上を図る「交通能トレ」を組み合わせたもので、同工業会のホームページからダウンロード取得できる。</p> <p>* 事故惹起者を対象とした事故勉強会とは異なる位置づけで実施。</p> <p>2. 役員・部長クラスも自らが高齢者として参加し、一体感を醸成した。プロとしての経験からのさまざま意見が活発に出され、また新たな気付きの場ともなって活発に運営されている。</p> <p>3. 上記取り組みの他、月2回産業医に指導に来てもらい健康管理面での指導も行っている。</p>
取組の効果	<p>1. 平成20年11月の開始以降、事故は減少している。（注：平成22年4月現在、参加者による事故は発生していない。）</p> <p>2. 自分が思っている以上に視力低下等身体が衰えていることを自覚し、“無理をしない運転をするように”との雰囲気が出来てきた。</p>
事業者名	洛陽交運(株) 総務部 電話 075-691-8104

業 種	鉄道・軌道
取組分野	教育・訓練
テ ー マ	直轄施工による設備保守訓練線の敷設とそれを活用した鉄道技術の継承
取組の狙い	安全・安定輸送を支える鉄道技術者として、自らの知識と経験に基づき鉄道施設を検査・診断し、事故対応を含め高度な技術的判断や必要な措置を講ずることのできる能力を身につけること。
具体的内容	<p>平成14年に開業した当社では、急速に新卒社員を採用していく一方で、これら若手プロパー社員の効果的な人材育成（技術継承を含む）が大きな課題であり、こうした状況に対応するため、自らの計画・設計・施工により、転てつ機（注：分岐器を動かす装置）や信号装置を備えた設備保守訓練線の敷設に取り組むこととした。</p> <p>平成19年度（準備） 訓練線の敷設に係る計画立案と完成後の取扱い（活用）に関して、下記3点を基本事項とし検討を行った。 ①害等発生時に早急な対応ができる能力を身に付けること ②各系統（土木・軌道・電力・信号通信：以下同じ）の知識を幅広く学ぶこと ③納得できるまで作業や訓練を行えること</p> <p>平成20年度（施工） 随時ベテラン社員の直接指導を受けながら、各系統のリーダーを中心に施工計画を立案し、直轄施工を実施したことにより技術継承が図られた。 施工にあたっては、個々人の専門分野に偏らず各系統の若手社員が互いの設備・機能を学びながら施工するとともに、営業線の外注工事で発生した不要材料を有効活用することで経費節減にも努めた。</p> <p>平成21年度（施工後） 完成した訓練線を活用し技術継承と人材育成を行う若手社員勉強会において、信号通信グループの若手プロパー社員が講師役となり、電気転てつ器や制御盤の仕組み及び動作について他系統の若手プロパー社員への指導を行った。</p>
取組の効果	<p>準備段階から敷設完了まで、各系統の若手社員同士が連携しながら、ベテラン社員の指導も仰ぎつつ直轄で施工することにより、自らの専門の枠を超えて鉄道技術に関する幅広い知識を習得することができた。</p> <p>施工後は、当該訓練線を活用し若手プロパー社員の人材育成と技術継承に取り組んでいる。</p>
事業者名	アイジーアールいわて銀河鉄道株式会社 (連絡先 019-652-9803)

訓練線設置概要図

各系統の主な材料(器材)について、営業線の取替工事等で発生した中古品(発生材)の再利用(有効活用)している。

軌道材料 (発生) レール 並・PCマクラギ レール締結装置 軌道パッド 分岐器 その他	電力材料 (発生) ケーブル 電気融雪器 RCTラフ 開閉器箱 分電盤 その他	信号材料 (発生) 信号装置 信号機柱 継電連動装置 信号器具箱 踏切保安装置 その他
---	--	--



マクラギ仮置



レール移動



レール&マクラギ設置



犬釘打設



軌道検測



バラスト突き固め (一般区間)



バラスト突き固め (分岐区間)



軌道設備全体



制御盤組立

業 種	トラック
取組分野	教育・訓練等
テーマ	独自に作成した資料を用いた乗務員の安全教育
取組の狙い	ポイントを絞り込んだ、わかりやすい教育資料を作成、活用するとともに、定期的に理解の度合いをチェックすることにより、日々の業務で忙しい乗務員に安全に係る重要事項の理解を徹底する。
具体的内容	<p>名阪急配(株)では、事故のために被害者の方や自社ドライバーに辛い思いをさせないようにとの思いのもと、社全体で安全教育の徹底を図っています。</p> <ol style="list-style-type: none"> 2009年1月から、自社独自の教育用テキストを作成し、毎月勉強会を実施しており、テキストの作成に当たっては、テーマ・内容の選定に加え、如何に短時間でドライバーにわかりやすく伝えるか工夫しています。また、講師用の解説も作成しています。【別添参照】 勉強会の実施にあたっては、一堂にドライバーを集めることは難しいため、14箇所あるセンターごとに複数回開催し、時間の制約が多い部署でも、少しずつでも時間を確保してもらい、全員が参加できる体制を作っています。 なお、全社で教育レベルを揃えるため、センター毎に講師を養成することとし、講師の教育制度も整備しています。さらに、安全衛生推進チームのメンバーが、各センターを巡回し、講師のサポートにあたっています。 3ヶ月ごとに確認テストを実施し、勉強の効果を確認するとともに、その結果を社内のドライバーコンテストの選考基準としても活用しています。また、理解度の低いドライバーに対しては、再教育を行っています。
取組の効果	2008年から2009年にかけて、事故が40%減少しました。
事業者名	<p>名阪急配(株)</p> <p>(連絡先：管理部安全衛生推進チーム 担当：早川 電話 0568-87-6770)</p>

□ 点

解答

実施日: _____

所属: _____

氏名: _____

1・以下の文章は、ドライバーの心構えについて書かれたものです。
空欄には、下記の語群(A~E)から選んで、文章を完成してください。 (各10点×4)

- (1)万が一、人身事故が発生した場合は(A)を最優先します。
 (2)上記の場合の連絡の優先順位としては、(E) → (D) → (C)です。
 この順番は、絶対に忘れないでください。
 * 警察より、消防(救急車)への連絡が先です。

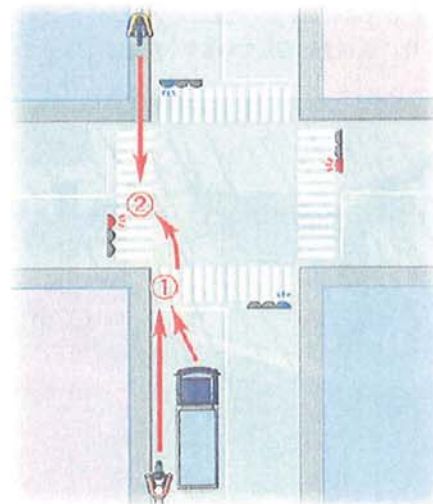
語群	(A)人命救助	(B)荷主	(C)センター
	(D)警察	(E)消防・救急車	(F)業務

2・次の下線の言葉が正しければ O 、間違っていたら × を入れてください。(各10点×3)

- (1)大型車のボルト、ナットの締め具合は3か月点検で確認すればよい。 (×)
 (2)酒気帯び運転で免許取り消しになると、欠格期間は3年である。 (×)
 (3)点呼は対面で行うのが原則です。 (O)
 (1)は、日常点検での項目。(2)は、2年間。(3)は文章通り。やむ得ない場合は、電話、無線での点呼も一部認められていますが、その場合は中間点呼が必須です。

3・右の図は交差点左折時の注意ポイントです。
()内を、下記の語群から埋めて、文章を完成してください。(各10点×3)

- (1)右図①のようなバイクの巻き込みを避けるためには、
早めに合図を出して左折する意思表示を伝えるか、
(B)などの対応を行います。
「思いやり運転」の意識が大切です。
- (2)右図②のように、横断歩道上での
接触を防ぐには、最徐行や(C)などの対応で、
歩行者や自転車をやり過します。
- (F)は、自分、そして相手の命を
守るための行動であることを、もう一度
思い出してください。

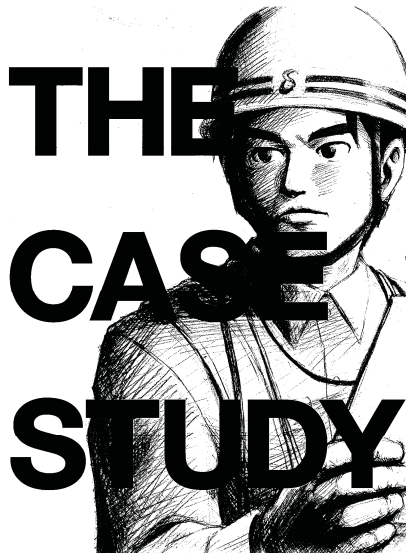


語群	(A)幅寄せをして、入らせない	(E)思いやり運転
	(B)先に行かせる	(F)安全確認
	(C)一時停止	
	(D)急ブレーキ	

- (1)幅寄せも時と場合ではあり、ですが、名阪として「思いやり運転」を唄っている以上は、先に行かせる、ゆずる、を最優先。
 (2)急ブレーキにならないための徐行、一時停止です。「思いやり運転」は、スローガン、「安全確認」は、実際に身を守るための行動です。

業 種	鉄道・軌道
取組分野	教育・訓練（「事故」体験の共有）
テ ー マ	過去に発生した鉄道事故を風化させないための取組み
取組の狙い	過去の鉄道事故を漫画形式で表現した安全啓発冊子『THE CASE STUDY』を発行し、社内の安全意識の更なる向上を図る。
具体的内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の鉄道はシステムの高度化により安全性が向上し、事故は減少傾向にあります。その反面、事故が身近なものではなくなり「自分の一挙手一投足が安全を確保している」という意識が希薄になってきているのも事実です。 ・ そこで、社員に対して「なぜ、この基本動作があるのか」、「なぜ、このような仕組みになっているのか」という原点を思い起こさせ、「自分の行動にお客様の命と仲間の命が懸かっている」ことを再認識させるために、過去の鉄道事故を漫画形式で表現した本冊子を作成することとしました。 ・ 現在では当たり前となった保安装置や車両構造、基本動作について、これを取り入れる契機となった事故を読みやすい漫画形式で表現するとともに、事故の概要や原因、対策も解説としてストーリーに組み込むことで、繰り返し読んでも飽きのこない構成にしています。 ・ 社内への周知の際には「冊子を気軽に扱って構わない」という点を強調することで、まずは読者（社員）の手にとってもらうことを第一としています。 ・ さらに、ひとりの人間として、仲間とともに仕事をする一員として「自分が守るべきもの」について考えてもらえるようなメッセージも加えられています。
取組の効果	<p>発行後、わずか3ヶ月であるが、次のような効果が現れています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 漫画形式と解説部分で冊子が構成されていることから、飽きのこない読み物である点も評価され、社員からの反響は極めて良好です。 ・ 社内研修等においても効果的に活用されています。
事業者名	相模鉄道株式会社 安全対策部 (連絡先：045-319-2119)

THE CASE STUDY ～鉄道事故の『記録と記憶』～



鉄道事故の『記録と記憶』

●事故の様子を【漫画形式】で紹介



●事故の概要や原因、対策をまとめた解説部分

THE CASE STUDY

1 相鉄最大の事故
瀬谷駅構内列車衝突事故

事故種別
列車衝突事故
発生場所
相模鉄道相模線相模駅構内
発生日時
昭和46年8月7日(土)
11時45分

事故の概要

相模線相模駅構内において、相模線相模駅構内を走行していた相模線相模駅構内列車(相模線相模駅構内列車)と、相模線相模駅構内を走行していた相模線相模駅構内列車(相模線相模駅構内列車)とが衝突した。この事故により、相模線相模駅構内列車(相模線相模駅構内列車)が脱線し、乗客1名が死亡、乗客1名が重傷、乗客1名が軽傷を負った。また、相模線相模駅構内列車(相模線相模駅構内列車)の運転士も重傷を負った。

事故の原因

この事故の原因は、相模線相模駅構内列車(相模線相模駅構内列車)の運転士が、相模線相模駅構内列車(相模線相模駅構内列車)の進行方向を誤認し、相模線相模駅構内列車(相模線相模駅構内列車)と衝突したためである。

対策

この事故を教訓として、相模線相模駅構内列車(相模線相模駅構内列車)の運転士に対する教育が強化された。また、相模線相模駅構内列車(相模線相模駅構内列車)の運行体制も見直された。

おまけの社会

この事故は、相模線相模駅構内列車(相模線相模駅構内列車)の運行体制を大きく変えた。また、相模線相模駅構内列車(相模線相模駅構内列車)の運行体制も見直された。

事故の経緯・状況・その後の動き

相模線相模駅構内列車(相模線相模駅構内列車)の運行体制を大きく変えた。また、相模線相模駅構内列車(相模線相模駅構内列車)の運行体制も見直された。

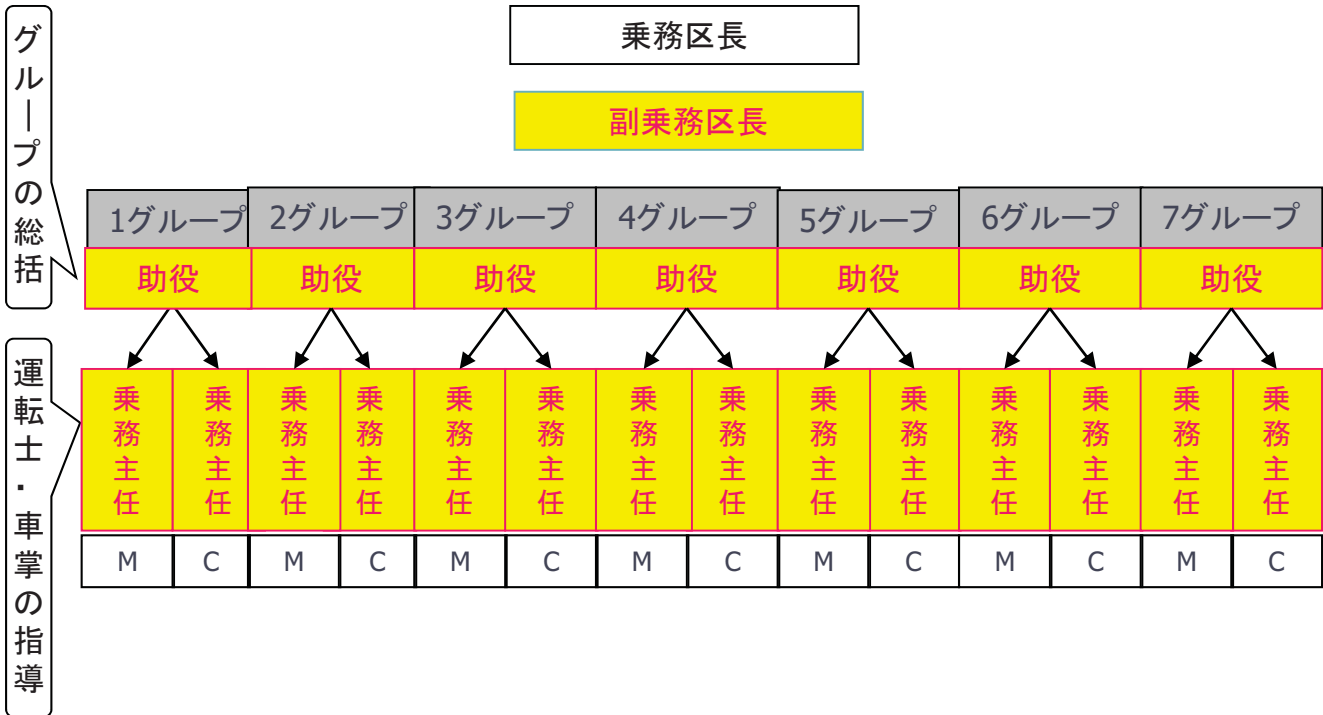
17

16

業 種	鉄道・軌道
取組分野	教育・訓練
テ ー マ	乗務員個々の管理・指導及び教育・訓練の体制・仕組みの強化
取組の狙い	組織統制の見直し及び乗務員個々の安全意識の向上・自律
具体的内容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 団塊世代の大量定年により、経験の浅い乗務員が増加したため、よりきめの細かい指導やケアが必要となったことから、平成19年に「乗務区グループ制度」による体制を導入し、運転士・車掌を公休日ごとに7グループにわけ、それぞれのグループに担当の乗務主任2名（運転士担当と車掌担当各1名）と、グループを総括する助役1名を配置することにより、上司と部下の関係を明確化し、助役及び乗務主任が担当グループの乗務員に対し、注意深く指導できる仕組みに変更しました。 2. これにより綿密なコミュニケーションが取れるようになりました。 3. さらに、本制度による取組みを更に推進・強化するため、平成21年7月より、新たに副乗務区長の配置とともに、助役及び乗務主任が担当グループの乗務員と同様の勤務パターンに変更することとしました。 4. 上記取組みにより、グループ担当の管理職が個人の弱点を見極めた細かい指導ができるようになり、管理職の責任感や管理職・乗務員の信頼関係を増すことができました。 5. 各グループにおいては、毎月、自主的に課題を取り上げて勉強会を実施するとともに、その内容を乗務区管理職会議及び全乗務区管理職会議の場で発表し、他のグループや、他区・本社から意見・感想等を踏まえて、教育内容等を見直しています。 6. 上記、5の取組みにより、各グループにおける勉強会の内容は、全社画一的なものではなく、前回実施した教育の検証や反省に加え、他のグループで実施した良い取組みも参考に、乗務員の意見・要望を踏まえ、業務に関する疑問点について、ベテラン社員が若年者に体験を話したり、実車を使用した車両故障時の対応訓練を経験年数別に陥りやすいミスを想定した意見交換など、様々な工夫が見られるようになりました。
取組の効果	管理職の責任感や、管理側と乗務員の信頼関係が向上し、各グループの勉強会における教育内容が活性化され、安全意識の向上につながっています。
事業者名	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部安全担当 (連絡先：042-337-3285)

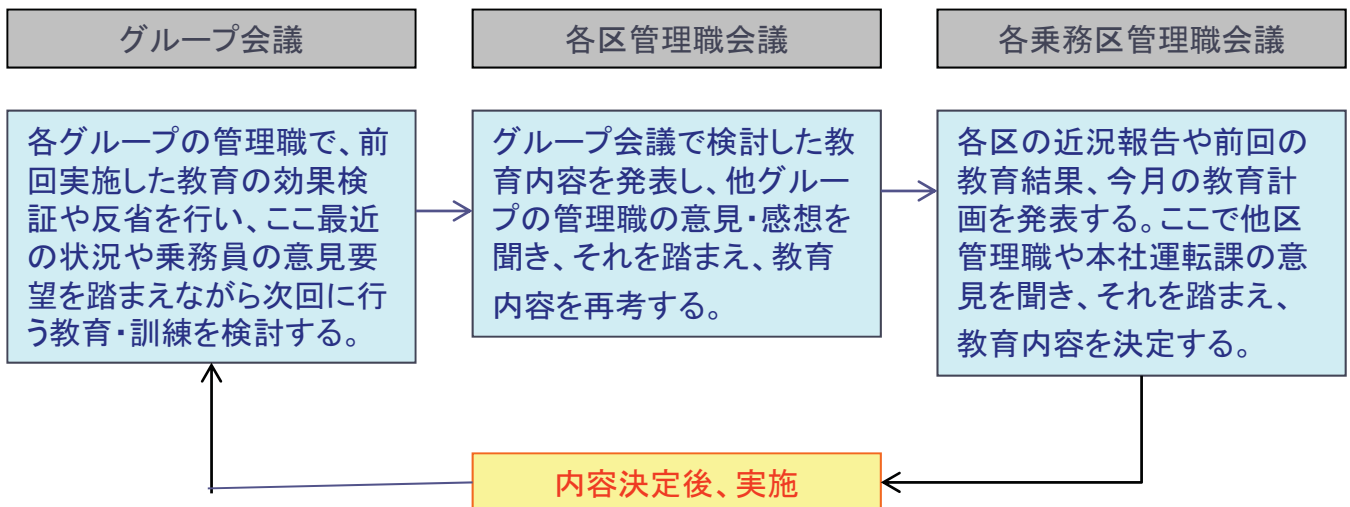
乗務区グループ制導入

乗務区における上司と部下の明確化により綿密なコミュニケーションが取れる体制を構築



毎月各グループで業務に関する勉強会を実施

《グループ教育 PDCAサイクル》



業 種	海運（旅客）
取組分野	教育・訓練
テ ー マ	複数事業者合同での安全への取組み
取組の狙い	複数事業者が錯綜する松島湾内での安全運航対策及び複数事業者合同での海難事故処理訓練を実施し、松島湾内の安全対策強化を図る。
具体的内容	<p>松島は日本三景の一つであり、松島湾内には観光旅客船や湾内の離島を結ぶ生活航路として旅客船が航行しています。（平成20年の輸送実績は約110万人）</p> <p>その安全運航を図ることに大きな使命があり、昭和63年、事業者6社（現在5社）で松島湾内旅客船航路事業者連絡協議会を設立し、以下の取組を行っています。</p> <p>1. 安全運航対策</p> <p>①非常時の救援連絡体制を確立するため、各社の旅客船に無線を導入し、かつ、周波数の統一化を図りました。</p> <p>②定期航路の航路筋に危険個所を示すブイを設置しました。</p> <p>③各社の旅客船が利用する岸壁が輻湊し、混雑していたため、発着時間や着岸場所の調整を図りました。</p> <p>2. 旅客船海難事故処理訓練</p> <p>①訓練は昭和55年より事業者3社で始まり（現在5社）、毎年、関係機関の協力を得て旅客船の緊急時の対応訓練（テロ対策訓練や火災等による緊急時の避難訓練等）を実施しています。</p> <p>②平成21年度は、宮城海上保安部、塩釜地区消防事務組合、東北運輸局等関係機関の協力のもと、旅客船（機関室）にて発生した火災を消防艇等が鎮火するというシナリオに沿い、以下の内容の総合訓練を実施しました。</p> <p>1) 船長が消防艇等救援船の依頼をする非常連絡訓練</p> <p>2) 船内の消火訓練</p> <p>3) 救命胴衣着用訓練</p> <p>4) 当該船に接舷させた救助船への避難移乗訓練</p> <p>5) 落水者救助訓練</p> <p>③訓練後は、関係機関の講評を集約し、次年度の訓練の実施要綱に反映させており、本実施要綱を連絡協議会の事故発生時等のマニュアルとしています。</p>
取組の効果	<p>無線周波数の統一や岸壁、航路の整備によって安全運航が図られています。特に、無線周波数の統一は、航路の安全パトロールの効果もあり、航行中の旅客船が海面に浮遊するロープ等危険状態が見つかった場合、無線を通じて各社の旅客船に瞬時に伝えられ、より高い安全策が取られています。</p> <p>毎年行われている訓練により、関係機関との連携が図られ、非常事態が発生した場合には、迅速な対応ができる体制が整えられました。</p>
事業者名	<p>協議会名：松島湾内旅客船航路事業者連絡協議会</p> <p>会 員：塩竈市、丸文松島汽船（株）、松島ベイクルーズ（株）、ニュー松島観光船（株）、松島島巡り観光船企業組合の5社</p> <p>代表電話：022-365-3611（事務局）</p>



出港直前の「あおば」



機関室から火災発生



初期消火作業



救命胴衣着用



救助船「はやぶさ2」接舷



救助船へ避難旅客の移乗



救助船に移乗中



救助船への移乗完了



船内残留者確認作業



救助船による落水者の救助



落水者の救助



巡視艇「しらはぎ」



消防艇「さくら」





消防艇による放水



マリンイーグル、はやぶさ2 待機

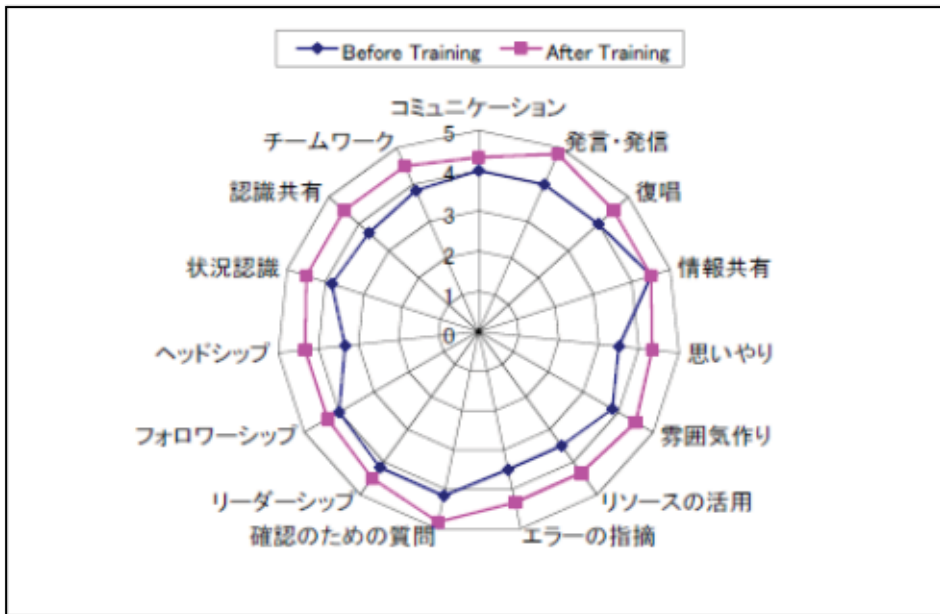


消防艇の放水終了

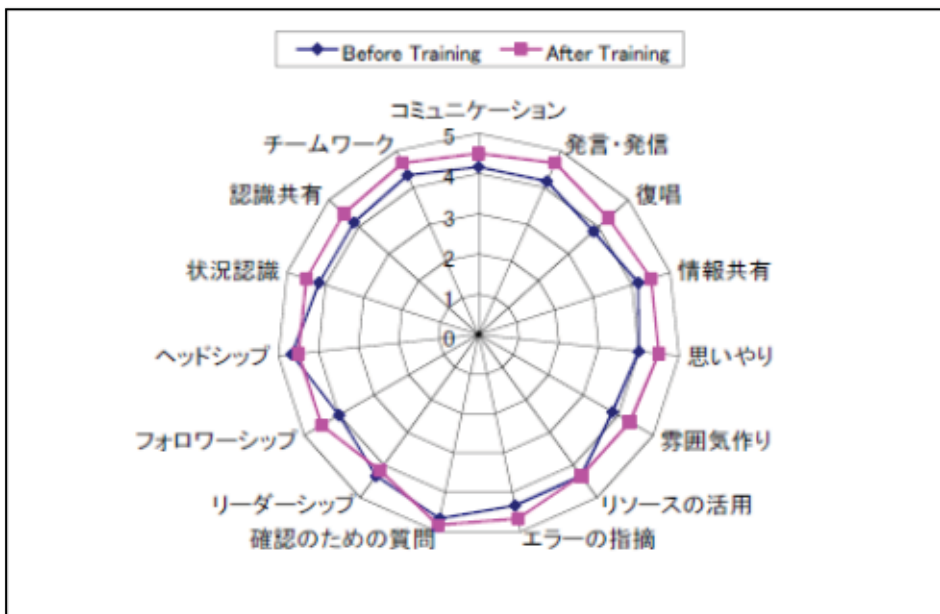
業 種	海運（旅客）
取組分野	教育・訓練
テ ー マ	操船シミュレーション及び安全に関する各種マネジメントシステムの導入
取組の狙い	入出港を対象とした操船シミュレーター訓練の導入及び各種マネジメントシステムの導入により、操船技術の向上及びヒューマンエラーの防止を図る。
具体的内容	<p>(株)ダイヤモンドフェリーにおいては、安全に対する取組の一環として、現在以下のような教育訓練を実施しています。</p> <p>1. 操船シミュレーター訓練の導入</p> <p>事故が発生する確率の高い入出港操船について、MOL マリンコンサルティング社のシミュレーター施設を利用し、各港の操船シナリオを作成して、厳しい気象条件等の下でシミュレーター訓練を行うことで操船技術の更なる向上や新人船長の操船技術の習熟強化を図っています。</p>  <p>2. Bridge Resource Management (BRM) の導入及び自主的な運航監査の実施</p> <p>ヒューマンエラーによる事故発生率の低減を図るため、Bridge Resource Management（操船時に構成されるチーム員間で情報を共有し、エラーチェーンを断ち切ることで事故の発生を防ぐ取組）を導入し、年に1回海技大学校航海科教官による乗船検証を受けています。取組開始から今年で7年目になりますが、更なる定着のため、教官が検証に使用する BRM チェックリストに従って安全統括管理者と運航管理者が運航監査を行っています。</p>  <p>3. Engine-room Team Management (ETM) 訓練の実施</p> <p>ETM 訓練は、機関室において構成されるチーム員の人間行動特性を踏まえて、エラーを最小限に留めチームパフォーマンス向上させることを目的とした、チームメンバーの意識改革を図る取組です。海技大学校機関科教官の協力を得て訓練を2009年から始めています。</p>  <p>4. 船内労働安全衛生マネジメントシステムの導入</p> <p>船員災害や事故の発生を未然に防ぐため、従来からヒヤリハット情報の収集・フィードバックを行っていますが、さらに2010年5月より“船内労働安全衛生マネジメントシステム”を安全管理マニュアル(任意 ISM)に追加</p>

	構築し、ヒヤリハット情報を基にリスクアセスメントを実施し、防止措置のフィードバックを行う等、安全衛生分野にも PDCA サイクルを導入して情報の更なる共有化を図っています
取組の効果	<ol style="list-style-type: none"> 1. 操船シミュレーター訓練の受講者の多くが、今後の操船に役立つこと、また経験したい等の肯定的な評価を行っており、その有効性が伺えます。 2. BRM は海技大 学校教官から操舵号令の曖昧さ等が着実に改善しているとの検証結果報告を受けております。 3. ETM 訓練についても訓練前と訓練後のアンケート結果を比較するとチーム員としての意識改革がなされていることが報告されています。 4. 導入直後でまだ効果は見えませんが、今後の成果に期待しているところです。
事業者名	株式会社ダイヤモンドフェリー 船舶部 (連絡先 078-857-5852)

【受講者の意識改革結果】



作業の実施に関するアンケート集計結果



安全意識に関するアンケート集計結果

ETM アンケートの結果

業 種	索道
取組分野	教育・訓練 安全重点施策の確実な実施等 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
テーマ	着任者教育の充実等ハード、ソフト両面に於ける安全対策の推進
取組の狙い	季節従事者等に対する安全教育の充実、ヒヤリ・ハットの事例の共有、整備作業マニュアルの見直し、充実を図るとともに、索道施設の整備・改善を行うことにより、輸送の安全確保を図る。
具体的内容	<p>飛騨森林都市企画(株)では、平成 18 年度から毎年度安全重点施策を定め取り組んでおり、最近では以下を実施しました。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 鋼索交通協会から入手した事故事例等をもとに、自社にて検証対策を行っています。また、これらの事例は、ゴンドラリフトスタッフの着任時教育や、朝礼や終礼時において発表し、職員の啓蒙を図っています。  <p>(着任者教育の様子)</p> 2. 毎年、ゴンドラ・リフトの救助訓練を行っています。平成 21 年度は、地元の高山市消防署、高山市高根支所の参加を得て実施しました。  <p>(ペアリフト救助訓練の様子)</p> 3. 統一的なヒヤリ・ハット報告書の様式を作成し、各自から少なくとも一報告を行うよう指示しています。これらの報告に、各部の部長が「上司の意見・助言」記入したうえで、社長及び安全指導課長に提出するとともに、事例の共有を行うこととしています。 4. 毎朝の朝礼で「安全の基本理念・安全方針」を社長を含む当日の出勤者全員で唱和を行い、安全意識の向上を図っています。 5. 毎年度、施設について所要の整備・改善を行うとともに、作業手順等に係るマニュアルの見直し、充実を図っています。   <p>(作業手順をマニュアル化、写真でわかりやすく)</p> <p>(参考) 最近の整備関係契約金額 H19 年度:62,571 千円、H20:28,347 千円、H21:25,409 千円</p>
取組の効果	平成 10 年度開業以来、索道運転事故は発生していません。
事業者名	飛騨森林都市企画(株)(注:「チャオ御岳スノーリゾート」を運営) 事業部安全指導課(連絡先:0577-59-3620)

業 種	鉄道・軌道
取組分野	内部監査
テーマ	グループ企業間での内部監査員スキルアップ等に向けた取り組み
取組の狙い	当社の内部監査にグループ企業他社の内部監査担当が立ち会い、当社の実施方法を参考にするとともに、気付いた点を意見することにより、お互いの内部監査員のスキルアップ及び内部監査実施方法の改善を図る。
具体的内容	<p>1. 京成電鉄(株)では、当社の内部監査にあたって、京成グループの鉄道事業関連企業3社の内部監査担当職員による立ち会いを行っています。関連企業においては、同業他社による内部監査の実施方法を参考にし、監査員のスキルアップを図るとともに、当社内部監査員のスキル、内部監査の実施方法についてアンケート調査で意見を出してもらい、当社サイドでも内部監査員のスキルアップ、監査実施方法の改善に役立っています。</p> <p>2. 一般に、内部監査については業務内容や社内における業務分担等を理解していないと内容そのものが十分理解できないと思われれます。しかしながら、京成電鉄グループ内の鉄道会社4社では、2008年度からスタートさせた「京成グループ安全・情報連絡会議」において、運輸、車両、電気等の各部門間の合同会議を開催し、お互いに物を言い合える雰囲気作りができていたことから、上記取り組みが可能でした。</p> <p>3. 今後は、当社からグループ各社における内部監査への立ち会いを行うとともに、鉄道モードの各社交流とは別に、グループ内のバス・タクシー等他モード企業との交流を行い、監査やマネジメント全般について互いの視野を広げることとしております。</p>
取組の効果	第三者の立ち会いは、内部監査に従事する者の緊張感を高める効果があります。また、内部監査に関する基礎的な知識を備えた者から実施後に意見をもらうことにより、継続的な改善を図る効果を期待しています。
事業者名	京成電鉄(株) (連絡先:鉄道本部計画管理部安全推進担当 電話 03-3621-2472)

8. 5 運輸安全マネジメント評価に関するアンケート調査票（サンプル）

運輸安全マネジメント評価に関するアンケート

国土交通省では、運輸安全マネジメント評価を受けられた企業から、ご意見、ご要望等をお聞かせいただき、評価の手法等について、継続的に改善していきたいと考えています。恐縮ではありますが、今回の評価について、貴社の率直なご意見、ご要望等を記入いただければ幸いです。

なお、本アンケートは、無記名で提出していただいても結構です。また、アンケート結果につきましては、統計的に集計・分析した結果を公表する予定ですが、会社名を特定して公表することはありません。回答は、選択肢の1から5のうち、あてはまるものに○をつけていただくようお願いします。

1. 評価の準備について

1. 1 評価の事前調整を行った日から評価当日までの期間は、準備期間として適切でしたか。

1. 非常に長い 2. やや長い 3. 適切である 4. やや短い 5. 非常に短い

1. 2 評価の事前調整を行った職員の、貴社に対する態度（言葉遣い、口調、対応の早さ等）は適切でしたか。

1. 非常に適切である 2. 概ね適切である 3. どちらともいえない
4. やや不適切である 5. 非常に不適切である

1. 3 評価の事前調整における職員の説明により、事前調整及び評価で何を行うか理解できましたか。

1. 非常によく理解できた 2. 概ね理解できた 3. どちらともいえない
4. あまり理解できなかった 5. ほとんど理解できなかった

2. 評価の負担について

2. 1 評価の日程は、貴社の業務状況に照らし適切な日程でしたか。

1. 非常に適切である 2. 概ね適切である 3. どちらともいえない
4. やや不適切である 5. 非常に不適切である

2. 2 評価の実施時間帯及び所要時間は、貴社の執務時間に照らし適切でしたか。

1. 非常に適切である 2. 概ね適切である 3. どちらともいえない
4. やや不適切である 5. 非常に不適切である

2. 3 評価を行った当省職員の人数は適切でしたか。

1. 非常に多い 2. やや多い 3. 適切である
4. やや少ない 5. 非常に少ない

2. 4 インタビュー対象者に対する聞取調査は、貴社の業務にとって負担が大きかったですか。

1. 非常に大きい 2. やや大きい 3. どちらともいえない
4. やや小さい 5. 非常に小さい

3. 評価の実施について

3. 1 オープニングミーティングの説明内容は十分理解できましたか。

1. 非常によく理解できた 2. 概ね理解できた 3. どちらともいえない
4. あまり理解できなかった 5. ほとんど理解できなかった

3. 2 評価を行った職員の、貴社に対する態度は適切でしたか。

1. 非常に適切である 2. 概ね適切である 3. どちらともいえない
4. やや不適切である 5. 非常に不適切である

4. やや不適切である 5. 非常に不適切である
3. 3 評価を行った職員は、貴社の安全管理体制について知識を持っていましたか。
1. 十分な知識を持っていた 2. 概ね知識を持っていた 3. どちらともいえない
4. やや知識が不十分であった 5. 非常に知識が不十分であった
3. 4 評価中、貴社から職員に対し、意見が言えましたか。
1. 十分言えた 2. 概ね言えた 3. どちらともいえない
4. あまり言えなかった 5. ほとんど言えなかった
3. 5 評価を行った職員は、貴社の意見を聞いていましたか。
1. 十分聞いていた 2. 概ね聞いていた 3. どちらともいえない
4. あまり聞いていなかった 5. ほとんど聞いていなかった
4. 評価の結果について
4. 1 職員よりの講評・指摘は理解できる説明でしたか。
1. 非常によく理解できた 2. 概ね理解できた 3. どちらともいえない
4. あまり理解できなかった 5. ほとんど理解できなかった
4. 2 講評・指摘のあった事項につき、貴社でどのような対応をとればよいか理解できる説明でしたか。
1. 非常によく理解できた 2. 概ね理解できた 3. どちらともいえない
4. あまり理解できなかった 5. ほとんど理解できなかった
4. 3 講評・指摘のあった事項について、貴社の安全管理体制の構築・改善に有益だと

思いますか。

1. 非常に有益である 2. やや有益である 3. どちらともいえない
4. あまり役に立たない 5. ほとんど役に立たない

4. 4 その他、評価に対するご意見、ご要望等がありましたら、ご記入ください。

[

]

5. 運輸安全マネジメント制度の導入による変化等について

5. 1 運輸安全マネジメント制度（安全管理規程の作成・運用等）の導入以降、会社として意思決定や業務運営をするときに、従来に比べ、より安全を意識するようになりましたか。

1. 十分意識するようになった 2. 概ね意識するようになった 3. どちらともいえない
4. あまり意識は変わらない 5. ほとんど意識は変わらない

5. 2 運輸安全マネジメント制度（評価を含む。）は、貴社の安全確保のために有効だと思いますか。

1. 非常に有効である 2. やや有効である 3. どちらともいえない
4. あまり役に立たない 5. ほとんど役に立たない

5. 3 運輸安全マネジメント制度導入後、貴社の輸送の安全に係る取組みについて、変化、改善又は充実した点がありますか。

1. ある（下記5. 4にご回答ください。）
2. ない（下記5. 5にご回答ください。）

5. 4 上記5. 3の質問で「1. ある」と回答された場合には、貴社の輸送の安全に係

る取組みのうち、変化、改善又は充実した点につき、一例で結構ですので、その概略をご記述ください。

(記載例：本社経営管理部門と現場とのコミュニケーションが充実し、現場から頻繁に安全に関する課題、改善点などがよく報告されるようになった。
運輸安全マネジメントに係る内部監査を実施することによって、今まで気づけなかった安全に関する不具合・改善点を見出すことができるようになった。 等)

[]

5. 5 上記5. 3の質問で「2. ない」と回答された場合には、今後、安全に係る取組みについて、変化、改善又は充実を図ることを計画している又は考えられる点がありましたら、その概略をご記入ください。

[]

6. 運輸安全マネジメントに係るセミナーについて

6. 1 国土交通省では、運輸安全マネジメントに関して事業者の周知啓発を目的とした各種セミナー（ガイドラインセミナー、内部監査セミナー、リスク管理セミナー）を開催しています。これらのセミナーについて参加したいと思いますか。

1. 参加したい 2. テーマに限って参加したい 3. 自社に特化して開催してほしい

4. 参加は考えていない

※2又は3を選ばれた場合、どのようなテーマであれば、参加したいとお考えですか。

[]

6. 2 今後、受講してみたい運輸安全マネジメントに関するテーマ内容があれば、具体的にお書きください。

[]

7. 運輸安全マネジメント制度や国土交通省による運輸安全行政全般に対するご意見、ご要望等がありましたら、ご記入ください。

[]

8. その他、お気づきの点等がありましたら、ご記入ください。

[]

記入日 平成 年 月 日

貴社名

(無記名でも結構です。)

ご協力ありがとうございました。

平成18年 9月 作成

平成19年10月 一部改正(文言の修正)

平成20年 1月 同上(項目の追加)

平成21年 1月 同上(項目の削除等)

8. 6 運輸安全マネジメント評価に関するアンケート集計結果一覧

	項番	設問	回答内容		回答数	回答割合 (%)
評価 準備	1.1	評価の事前調整を行った日から評価当日までの期間は、準備期間として適切でしたか。	1	非常に長い	0	0
			2	やや長い	2	3
			3	適切である	71	92
			4	やや短い	4	5
			5	非常に短い	0	0
	1.2	評価の事前調整を行った職員の、貴社に対する態度（言葉遣い、口調、対応の早さ等）は適切でしたか。	1	非常に適切	52	68
			2	やや適切	25	32
			3	どちらともいえない	0	0
			4	やや不適切	0	0
			5	非常に不適切	0	0
	1.3	評価の事前調整における職員の説明により、事前調整および評価で何を行うか理解できましたか。	1	非常によく理解できた	28	36
			2	やや理解できた	49	64
			3	どちらともいえない	0	0
			4	やや理解できなかった	0	0
			5	理解できなかった	0	0
評価 の 負担	2.1	評価の日程は、貴社の業務状況に照らし適切な日程でしたか。	1	非常に適切	12	16
			2	やや適切	54	70
			3	どちらともいえない	7	9
			4	やや不適切	3	4
			5	非常に不適切	1	1
	2.2	評価の実施時間帯及び所要時間は、貴社の執務時間に照らし適切でしたか。	1	非常に適切	15	19
			2	やや適切	58	75
			3	どちらともいえない	3	4
			4	やや不適切	1	1
			5	非常に不適切	0	0

	項番	設問	回答内容		回答数	回答割合 (%)
評 価 の 負 担	2.3	評価を行った当省職員の人数は適切でしたか。	1	非常に多い	1	1
			2	やや多い	16	21
			3	適切である	58	75
			4	やや少ない	2	3
			5	非常に少ない	0	0
	2.4	インタビュー対象者に対する聞き取り調査は、貴社の業務にとって負担が大きかったですか。	1	非常に大きい	0	0
			2	やや大きい	27	35
			3	どちらともいえない	44	57
			4	やや小さい	5	6
			5	非常に小さい	1	1
評 価 の 実 施	3.1	オープニングミーティングの説明内容は十分理解できましたか。	1	非常によく理解できた	45	58
			2	やや理解できた	30	39
			3	どちらともいえない	0	0
			4	やや理解できなかった	1	1
			5	非常に理解できなかった	0	0
	3.2	評価を行った職員の、貴社に対する態度は適切でしたか。	1	非常に適切	51	66
			2	やや適切	25	32
			3	どちらともいえない	1	1
			4	やや不適切	0	0
			5	非常に不適切	0	0
	3.3	評価を行った職員は、貴社の安全管理体制について知識を持っていましたか。	1	十分な知識を持っていた	21	27
			2	やや知識を持っていた	55	71
			3	どちらともいえない	1	1
			4	やや知識が不十分	0	0
			5	非常に知識が不十分	0	0

	項番	設問	回答内容		回答数	回答割合 (%)
評価 の 実 施	3.4	評価中、貴社から職員に対し、意見が言えましたか。	1	十分言えた	31	40
			2	やや言えた	42	55
			3	どちらともいえない	3	4
			4	やや言えなかった	1	1
			5	ほとんど言えなかった	0	0
	3.5	評価を行った職員は、貴社の意見を聞いていましたか。	1	十分聞いていた	49	64
			2	やや聞いていた	25	32
			3	どちらともいえない	3	4
			4	やや聞いていなかった	0	0
			5	ほとんど聞いていなかった	0	0
評価 の 結 果	4.1	職員からの講評・指摘は理解できる説明でしたか。	1	非常によく理解できた	36	47
			2	やや理解できた	41	53
			3	どちらともいえない	0	0
			4	やや理解できなかった	0	0
			5	非常に理解できなかった	0	0
	4.2	指摘・講評のあった事項につき、貴社でどのような対応をとればよいか理解できる説明でしたか。	1	非常によく理解できた	29	38
			2	やや理解できた	47	61
			3	どちらともいえない	1	1
			4	やや理解できなかった	0	0
			5	非常に理解できなかった	0	0
	4.3	講評・指摘のあった内容について、貴社の安全管理体制の構築に有益だと思いますか。	1	非常に有益である	42	55
			2	やや有益である	33	43
			3	どちらともいえない	2	3
			4	あまり役に立たない	0	0
			5	ほとんど役に立たない	0	0

	項番	設問	回答内容		回答数	回答割合 (%)	
制度 導入 後の 変化 等	5.1	運輸安全マネジメント制度（安全管理規程の作成・運用等）の導入以降、会社として意思決定や業務運営をするときに、従来に比べ、より安全を意識するようになりましたか。	1	十分意識するようになった	51	66	
			2	概ね意識するようになった	20	26	
			3	どちらともいえない	5	6	
			4	あまり意識は変わらない	0	0	
			5	ほとんど意識は変わらない	1	1	
	5.2	運輸安全マネジメント制度（評価を含む。）は、貴社の安全確保のために有効だと思いますか。	1	非常に有効である	47	61	
			2	やや有効である	28	36	
			3	どちらともいえない	2	3	
			4	あまり役に立たない	0	0	
			5	ほとんど役に立たない	0	0	
	5.3	運輸安全マネジメント制度導入後、貴社の輸送の安全に係る取組みについて、変化、改善又は充実した点がありますか。	1	ある	74	96	
			2	ない	2	3	
	セミナー	6.1	国土交通省では、運輸安全マネジメントに関して事業者の周知啓発を目的とした各種セミナー（ガイドラインの手引、内部監査）を開催しています。これらのセミナーについて参加したいと思いますか。	1	参加したい	57	74
				2	テーマに限って参加したい	18	23
3				自社に特化して開催してほしい	1	1	
4				参加は考えていない	1	1	



これは、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」（平成18年法律第19号）に基づき実施している運輸安全マネジメント評価の実施結果概要等について、「鉄道事業法第五十六条の二（軌道法第二十六条において準用する場合を含む。）、道路運送法第九十四条の二、貨物自動車運送事業法第六十条の二、海上運送法第二十五条の二、内航海運業法第二十六条の二第一項及び航空法第三百三十四条の二の規定に基づく安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針」（平成22年3月2日国官運安第313号）に基づき、運輸事業者の安全に関する意識の向上を促すことを目的として公表するものです。

運輸安全マネジメント制度の現況について

（平成21年10月～平成22年9月）

編集 国土交通省 大臣官房 運輸安全監理官室

TEL 03-5253-8797

FAX 03-5253-1531

URL <http://www.mlit.go.jp/unyuanzen>